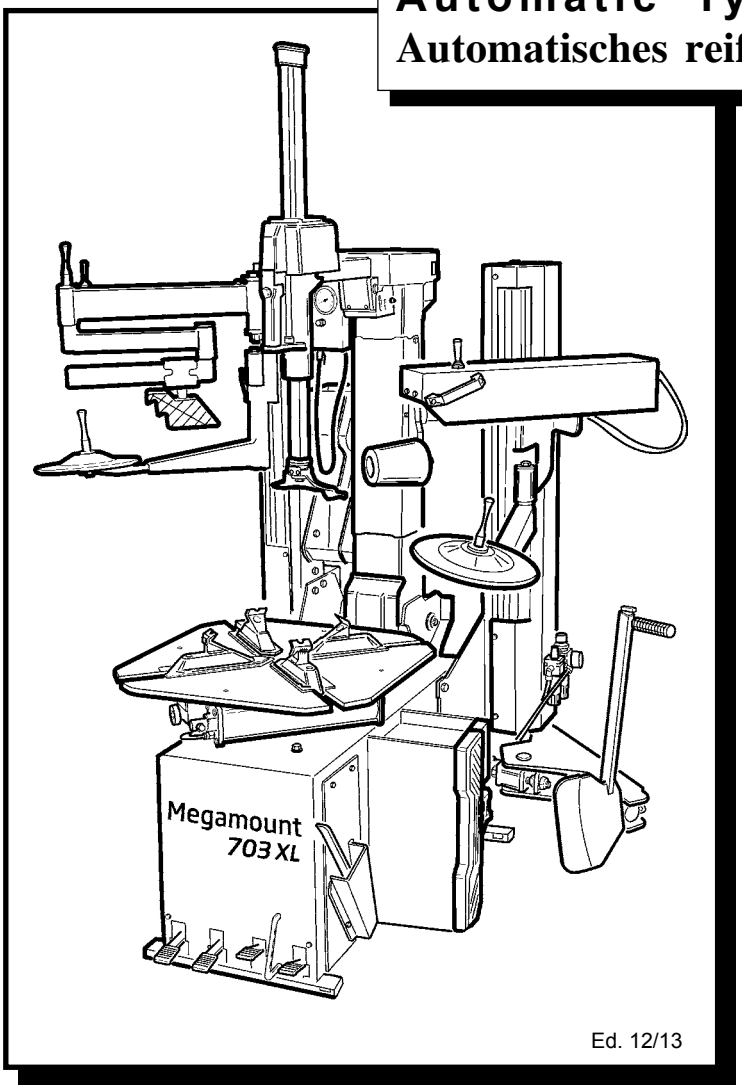
HOFMANN MEGAPLAN

Megamount 703 XL

Smontagomme Automatico
Démonte-pneus Automatique
Automatic Tyre-Changer
Automatisches reifenmontiërgerat



Ed. 12/13

Manuale di installazione, uso e manutenzione - Istruzioni originali
Installation, operation and maintenance guide - Original instructions
Manuel d'installation, d'utilisation et d'entretien - Instructions originales
Installation, bedienung und wartung - Originalbetriebsanleitung

Cod. 3012946

Istruzioni Originali
Original instructions
Instructions originales
Originalbetriebsanleitung

DICHIARAZIONE CE DI CONFORMITA'
CE DECLARATION OF CONFORMITY
DECLARATION DE CONFORMITE CE
CE - ÜBEREINSTIMMUNG

Hofmann Megaplan GmbH · Hauptstraße 59 · A-5302 Henndorf · Austria
Telefon +43-6214-646612 · Fax +43-6214-646622

Smontagomme ruote auto
Démonte-pneus roues voiture
Passengers car tyre-changer
PKW-Reifenmontiergerät

Targhetta

al quale questa dichiarazione si riferisce E' CONFORME ALLE SEGUENTI DIRETTIVE:
to which declaration refers is IN CONFORMITY WITH THE FOLLOWING DIRECTIVES:
au quel cette déclaration se rapporte EST CONFORME AUX DIRECTIVES SUIVANTES:
darauf diese Erklärung Bezug nimmt, mit den folgenden Bestimmungen übereinstimmt:

86/217/CEE - 2006/42/CE - 2006/95/CE - 2004/108/CE

ed alle Norme:
as well as to the following norms:
ainsi qu'aux normes suivantes:
und folgender Vorschrift gemäß:

EN 12100 - EN 60204-1

Il firmatario della presente dichiarazione è la persona autorizzata a costituire il fascicolo tecnico
The signer of this declaration of conformity is the person authorized to provide for the technical file literature
Le signataire de cette déclaration de conformité est la personne autorisée à produire le dossier technique
Der Unterzeichner dieser CE-Übereinstimmung ist dazu ermächtigt, das technische Aktenbündel vorzulegen
El firmante de esta declaración es la persona autorizada para elaborar el expediente técnico

Henndorf, 18/12/14

Hofmann-Megaplan Gmbh
Managing Director
Peter Dau

Il modello della presente dichiarazione è conforme alla Norma EN ISO/IEC 17050-1
The model of present declaration is in conformity with directive EN ISO/IEC 17050-1
Le modèle de cette déclaration est conforme à la Norme EN ISO/IEC 17050-1
Das Modell dieser Erklärung übereinstimmt mit der Bestimmung EN ISO/IEC 17050-1
El modelo de esta afirmación está en consonancia con la norma EN ISO/IEC 17050-1

DICHIARAZIONE DI CONFORMITA' RoHS
RoHS DECLARATION OF CONFORMITY
DECLARATION DE CONFORMITE RoHS
RoHS - ÜBEREINSTIMMUNG

Hofmann Megaplan GmbH · Hauptstraße 59 · A-5302 Henndorf · Austria
Telefon +43-6214-646612 · Fax +43-6214-646622

Smontagomme ruote auto
Démonte-pneus roues voiture
Passengers car tyre-changer
PKW-Reifenmontiergerät

al quale questa dichiarazione si riferisce E' CONFORME ALLA DIRETTIVA:
to which declaration refers is IN CONFORMITY WITH THE FOLLOWING DIRECTIVE:
au quel cette déclaration se rapporte EST CONFORME À LA DIRECTIVES SUIVANTES:
darauf diese Erklärung Bezug nimmt, mit der folgenden Bestimmungen übereinstimmt:

2002/95/CE (RoHS)

Lo smaltimento della stessa e dei suoi componenti dovrà avvenire secondo quanto previsto dalla Direttiva:
Scrapping must be made in accordance with the following Directive:
La mise à la ferraille de la machine et de ses composants doit être effectuée à la conformité aux Directive suivante:
Verschrottung muß gemäß der folgenden Vorschrift durchgeführt werden:

2002/96/CE e/and/et/und **2003/108/CE (RAEE)**

e le disposizioni di Legge del Paese di destinazione della macchina/apparecchiatura.
as well as with the national laws in force in the Country of Installation.
ainsi qu'aux lois nationales en vigueur dans le Pays de destination de la machine.
sowie gemäß den in dem Installationsland geltenden Gesetzen.

Henndorf, 18/12/14

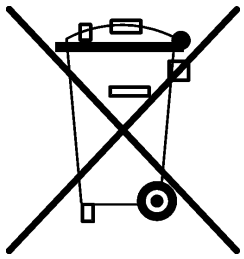
Hofmann-Megaplan Gmbh
Managing Director
Peter Dau

Nota: - Per le macchine/apparecchiature immesse sul mercato dopo il 01.01.2006 anche i ricambi non originali dovranno essere conformi alla direttiva 2002/95/CE (RoHS)
Remarks: for all machines/appliances put in the market after 01/01/2006 any spare parts, including the non-original ones, must be in conformity with Directive 2002/95/CE (RoHS)
Note: pour les machines mises sur le marché après le 01/01/2006 toutes les pièces détachées, inclus les pièces non d'origine, devrons se conformer à la Directive 2002/95/CE (RoHS).
Anm.: für alle Maschinen, die nach 1. Jan. 2006 in den Markt eingeführt wurden, sollen alle Ersatzteile (inkl. die Nicht-Originalersatzteile) der Vorschrift 2002/95/CE (RoHS) entsprechen.

DICHIARAZIONE DI CONFORMITA' RAEE
RAEE DECLARATION OF CONFORMITY
DECLARATION DE CONFORMITE RAEE
RAEE - ÜBEREINSTIMMUNG

Hofmann Megaplan GmbH · Hauptstraße 59 · A-5302 Henndorf · Austria
Telefon +43-6214-646612 · Fax +43-6214-646622

Smontagomme ruote auto
Démonte-pneus roues voiture
Passengers car tyre-changer
PKW-Reifenmontiergerät



Raccolta differenziata
Specific garbage collection
Collecte sélective
getrennte Müllsammlung

al quale questa dichiarazione si riferisce E' CONFORME ALLA DIRETTIVA:
to which declaration refers is IN CONFORMITY WITH THE FOLLOWING DIRECTIVE:
au quel cette déclaration se rapporte EST CONFORME À LA DIRECTIVES SUIVANTES:
darauf diese Erklärung Bezug nimmt, mit der folgenden Bestimmungen übereinstimmt:

2002/96/CE e 2003/108/CE (RAEE)

La presente macchina/apparecchiatura rientra nelle prescrizioni della Direttiva 2002/96/CE e 2003/108/CE (RAEE) e non può essere smaltita come rifiuto urbano generico ma attraverso raccolta separata; Il simbolo del bidone barrato riportato sul prodotto indica questa prescrizione.
Lo smaltimento della stessa e dei suoi componenti dovrà avvenire secondo quanto previsto dalle Direttive 2002/96/CE e 2003/108/CE (RAEE) e le disposizioni di Legge del Paese di destinazione della macchina/apparecchiatura; il mancato rispetto della direttiva è sanzionabile secondo le disposizioni di Legge del Paese di dstinazione.
L'abbandono o smaltimento non corretto delle macchine/apparecchiature sottoposte alla Direttiva 2002/96/CE può provocare gravi danni all'ambiente ed alle persone.
Il costruttore è disponibile, ai sensi della Direttiva, allo smaltimento della macchina/apparecchiatura; per questo servizio contattare il costruttore o i rivenditori autorizzati secondo il Paese di destinazione della macchina/apparecchiatura.

This equipment is subject to the regulations foreseen by Directives 2002/96/CE and 2003/108/CE (RAEE) and therefore it cannot be scrapped as a generic scrap material but through specific collection circuits; the symbol with "barred tank" marked on the product refers to this prescription.
Scrapping must be made in accordance with Directives 2002/96/CE and 2003/108/CE (RAEE) as well as with the local Regulations in force in the Country of installation, the non-respect of the Directive is subject to sanctions according to the national Laws of the Country of destination.
Abandonment or wrong scrapping of the equipment subject to Directive 2002/96/CE can cause serious damage to the environment.
The manufacturer is available, according to the Directive, to scrap the equipment; for this service, please contact the manufacturer or your dealer.

Ce produit rentre dans les prescriptions des Directives 2002/96/CE et 2003/108/CE (RAEE) et il ne peut donc pas être mis à la ferraille comme du matériel générique mais à travers un circuit de collecte sélective; le symbole du « bidon barré » reproduit sur la machine se réfère à cette prescription.
Le traitement de la machine et de ses composants devra se réaliser en conformité aux Directives 2002/96/CE et 2003/108/CE (RAEE) ainsi qu'aux dispositions de Loi en vigueur dans le Pays de destination de la machine, le non-respect de la Directive est passible de sanctions par rapport aux Lois nationales du Pays de destination.
L'abandon ou un traitement erroné des produits sujets à la Directive 2002/96/CE peut provoquer de graves dégâts à l'environnement.
Le constructeur est disposé, aux termes de la Directive, à s'occuper du traitement de la machine; pour ce service contacter le constructeur ou les revendeurs autorisés.

Die vorliegende Maschine/Gerät fällt in den Vorschriften der 2002/96/CE Richtlinie, und kann nicht als allgemeiner Stadtmüll sondern durch getrennte Müllsammlung beseitigt werden; das Symbol mit der durchgestrichenen Mülltonne weist auf diese Vorschrift hin.
Die Entsorgung des Gerätes und seiner Bestandteilen muss nach den 2002/96/CE und 2003/108/CE (RAEE) Richtlinien und nach den Vorschriften des Bestimmungslandes der Maschine/Gerätes erfolgen, die Nicht-Beachtung der Vorschrift ist sanktionierbar laut dem Gesetz des Bestimmungslandes
Die unkorrekte Entsorgung oder Verlassen der zu der 2002/96/CE vorgelegenen Richtlinie Maschine/Gerätes kann die Umwelt und die Personen schwer beschädigen.
Gemäß der Richtlinie, steht der Hersteller für die Entsorgung der Maschine/Gerätes zur Verfügung; dazu setzen Sie sich mit dem Hersteller oder mit den berechtigten Händlern nach dem Bestimmungsortes der Maschine/Gerätes in Verbindung.

Hofmann-Megaplan Gmbh
Managing Director
Peter Dau

Henndorf, 18/12/14

Indice Generale - General Index

	INTRODUZIONE	Pag.	7
1.0	DESCRIZIONE DELLA MACCHINA	Pag.	9
	Avvertenze di pericolo e divieti	Pag.	10
2.0	GENERALITA'	Pag.	11
	2.1 Destinazione d'uso	Pag.	11
	2.2 Norme generali di sicurezza	Pag.	12
3.0	TRASPORTO	Pag.	13
4.0	DISIMBALLO	Pag.	13
5.0	INSTALLAZIONE	Pag.	14
	5.1 Spazio necessario	Pag.	14
	5.2 Messa in servizio	Pag.	16
	5.3 Test di funzionamento	Pag.	17
6.0	IDENTIFICAZIONE PNEUMATICO	Pag.	19
	6.1 Posizione valvola	Pag.	19
7.0	CLASSIFICAZIONE RUOTE	Pag.	20
	7.1 Ruote standard	Pag.	20
	7.2 Ruote con pneumatici ribassati	Pag.	20
	7.3 Ruote con pneumatici RUN FLAT	Pag.	20
8.0	NORMATIVE WDK	Pag.	20
9.0	USO	Pag.	27
10.0	SBS VANTAGGI	Pag.	28
	10.1 Registrazione della paletta	Pag.	32
	10.2 Utilizzo del perno di emergenza	Pag.	32
	10.3 regolazione della paletta	Pag.	36
11.0	STALLONATURA	Pag.	40
	11.1SBS (Smart Blade System)	Pag.	40
12.0	SOLLEVAMENTO E BLOCCAGGIO	Pag.	44
13.0	REGOLAZIONE BLOCCAGGIO	Pag.	44
	13.1 Ulteriore regolazione	Pag.	45
14.0	SMONTAGGIO	Pag.	52
15.0	SMONTAGGIO CON ACCESSORI	Pag.	56
16.0	MONTAGGIO	Pag.	60
17.0	MONTAGGIO CON ACCESSORI	Pag.	64
18.0	GONFIAGGIO	Pag.	68
19.0	RIPOSIZIONAMENTO	Pag.	72
20.0	ACCANTONAMENTO	Pag.	73
21.0	ROTTAMAZIONE	Pag.	73
22.0	MANUTENZIONE	Pag.	74
	22.1 Avvert. gen. per la manutenzione	Pag.	74
23.0	TABELLA GUASTI RIMEDI	Pag.	78
24.0	DATI TECNICI	Pag.	80
25.0.	SCHEMI ELETTRICI E PNEUMATICI	Pag.	81

	INTRODUCTION	*Page 7*
1.0	*DESCRIPTION OF THE MACHINE*	*Page 9*
	Danger and prohibition warning signs	*Page 10*
2.0	*GENERAL*	*Page 11*
	2.1 Intended use	*Page 11*
	2.2 General safety precautions	*Page 12*
3.0	*TRANSPORT*	*Page 13*
4.0	*UNPACKING*	*Page 13*
5.0	*INSTALLATION*	*Page 14*
	5.1 Space required	*Page 14*
	5.2 Commissioning	*Page 16*
	5.3 Operating tests	*Page 17*
6.0	TYRE IDENTIFICATION	*Page 21*
	6.1 Valve position	*Page 21*
7.0	WHEEL CLASSIFICATION	*Page* 22
	7.1 Standard wheels	*Page* 22
	7.2 Wheels with low-profile tyres	*Page* 22
	7.3 Wheels with RUN FLAT tyres	*Page* 22
8.0	WDK STANDARDS	*Page* 22
9.0	*OPERATION*	*Page 27*
10.0	SBS ADVANTAGES	*Page* 29
	10.1 Blade adjustment	*Page* 32
	10.2 Using the emergency pin	*Page* 33
	10.3 Bead breaker shovel adjusting operations	*Page* 37
11.0	BEAD BREAKING	*Page* 41
	11.1 SBS (Smart Blade System)	*Page* 41
12.0	LIFTING AND LOCKING	*Page* 46
13.0	LOCKING ADJUSTMENT	*Page* 46
	13.1 Additional adjustment	*Page* 47
14.0	DISASSEMBLY	*Page* 53
15.0	DISASSEMBLY WITH ACCESSORIES	*Page* 57
16.0	ASSEMBLY	*Page* 61
17.0	ASSEMBLY WITH ACCESSORIES	*Page* 65
18.0	*INFLATING*	*Page 69*
19.0	*MOVING*	*Page 72*
20.0	*STORAGE*	*Page 73*
21.0	*SCRAPPING*	*Page 73*
22.0.	*MAINTENANCE*	*Page 74*
	22.1 General Maintenance warning	*Page 74*
23.0	*TROUBLE-SHOOTING*	*Page 78*
24.0	*TECHNICAL DATA*	*Page 80*
25.0	*ELECTR. AND PNEUM. DIAGRAMS*	*Page 81*

Index Général - Inhalt

	INTRODUCTION	Page 7
1.0	DESCRIPTION DE LA MACHINE	Page 9
	Avis de danger et interdictions	Page 10
2.0	GENERALITES	Page 11
	2.1 Destination	Page 11
	2.2 Normes générales de sécurité	Page 12
3.0	TRANSPORT	Page 13
4.0	DEBALLAGE	Page 13
5.0	INSTALLATION	Page 15
	5.1 Espace nécessaire	Page 15
	5.2 Mise en marche	Page 16
	5.3 Essai de fonctionnement	Page 18
6.0	IDENTIFICATION DE LA JANTE ET DU PNEUMATIQUE	Page 23
	6.1 Position de la valve	Page 23
7.0	CLASSIFICATION DES ROUES ET DES PNEUMATIQUES	Page 24
	7.1 Roues standard	Page 24
	7.2 Roues avec pneumatiques surbaissés (UHP)	Page 24
	7.3 Roues avec pneumatiques RUN-FLAT	Page 24
8.0	NORMES WDK	Page 24
9.0	UTILISATION	Page 27
10.0	AVANTAGES DU SYSTÈME SBS (SMART BLADE SYSTEM)	Page 30
	10.1 Réglage de la course de la palette	Page 34
	10.2 Utilisation de l'axe de secours	Page 34
	10.3 Réglage de la pelle décolleur	Page 38
11.0	DÉCOLLEMENT DU TALON	Page 42
	11.1 Système SBS (Smart Blade System)	Page 42
12.0	LEVAGE DE LA ROUE ET BLOCAGE SUR PLAQUE D'AUTO-CENTRAGE	Page 48
13.0	RÉGLAGE DES DIMENSIONS DE BLOCAGE DE LA PLAQUE D'AUTO-CENTRAG	Page 48
	13.1 Réglage supplémentaire des dimensions de blocage de la plaque d'auto-centrage	Page 49
14.0	DÉMONTAGE	Page 54
15.0	DÉMONTAGE DES PNEUMATIQUES SURBAISSÉS O À PROFIL « RACING » À L'AIDE DES ACCESSOIRES	Page 58
16.0	MONTAGE	Page 62
17.0	MONTAGE À L'AIDE DES ACCESSOIRES	Page 66
18.0	GONFLAGE	Page 70
19.0	REPOSITIONNEMENT	Page 72
20.0	MISE EN ATTENTE	Page 73
21.0	MISE A' LA FERRAILLE	Page 73
22.0	ENTRETIEN	Page 74
	22.1 Remarques générales	Page 74
23.0	MAUVAIS FONCTIONN. CAUSES - REMEDES	Page 78
24.0	DONNES TECHNIQUES	Page 80
25.0	SCHEMAS ELECTRIQUE ET PNEUMATIQUE	Page 81

	EINFÜHRUNG	*Seite 7*
1.0	*BESCHREIBUNG DER MASCHINE*	*Seite 9*
	Gefahrenhinweise und Verbote	*Seite 10*
2.0	*ALLGEMEINES*	*Seite 11*
	2.1 Verwendungszweck	*Seite 11*
	2.2 Allgemeine Sicherheitsvorschriften	*Seite 12*
3.0	*TRANSPORT*	*Seite 13*
4.0	*AUSPACKEN DER MASCHINE*	*Seite 13*
5.0	*INSTALLATION*	*Seite 15*
	5.1 Platzbedarf	*Seite 15*
	5.2 Inbetriebnahme	*Seite 16*
	5.3 Funktionstest	*Seite 18*
6.0	*IDENTIFIZIERUNG DES REIFENS*	*Seite 25*
	6.1 Position des Ventils	*Seite 25*
7.0	*KLASSIFIZIERUNG DER RÄDER*	*Seite 26*
	7.1 Standardräder	*Seite 26*
	7.2 Räder mit Niederquerschnittsreifen	*Seite 26*
	7.3 Räder mit RUN FLAT Reifen	*Seite 26*
8.0	*WDK-NORMEN*	*Seite 26*
9.0	*BETRIEB*	*Seite 27*
10.0	*SBS Vorteile*	*Seite 31*
	10.1 Einregulierung der Schaufel	*Seite 35*
	10.2 Gebrauch des Notfallzapfens	*Seite 35*
	10.3 Einstellung der Wulstabdrückschaufel	*Seite 39*
11.0	*ABDRÜCKEN*	*Seite 43*
	11.1 SBS (Smart Blade System)	*Seite 43*
12.0	*HEBEN UND EINSPANNEN*	*Seite 50*
13.0	*EINSTELLEN DER EINSPANNVORRICHTUNG*	*Seite 50*
	13.1 Weitere Einstellungen	*Seite 51*
14.0	*ABZIEHEN*	*Seite 55*
15.0	*ABZIEHEN MIT ZUBEHÖR*	*Seite 59*
16.0	*AUFZIEHEN*	*Seite 63*
17.0	*AUFZIEHEN MIT ZUBEHÖR*	*Seite 67*
18.0	*AUFPUMPEN*	*Seite 71*
19.0	*NEUPOSITIONIEREN*	*Seite 72*
20.0	*EINLAGERUNG*	*Seite 73*
21.0	*VERSCHROTTUNG*	*Seite 73*
22.0	*WARTUNG*	*Seite 75*
	22.1 Allgemeine HInweise	*Seite 75*
23.0	*TABELLE DER BETRIEBESSTORUNGEN UND IHRE BEHEBEUNG*	*Seite 78*
24.0	*TECHNISCHE DATE*	*Seite 80*
25.0	*SCHALT- UND DRUCKLUFT PLÄNE*	*Seite 81*

INTRODUZIONE

Vi ringraziamo per aver acquistato un prodotto della Nostra linea di smontagomme automatici. La macchina è realizzata attraverso l'applicazione dei migliori principi in rispetto al concetto di qualità.
Per un corretto funzionamento e per una lunga durata sarà sufficiente osservare le semplici istruzioni contenute nel presente manuale che dovrà essere letto e compreso nel modo più completo in ogni sua parte.

ANAGRAFICA DELLO SMONTAGOMME

Una completa descrizione del "Modello dello Smontagomme" e il "N.ro di Matricola" faciliterà il servizio della Nostra assistenza e la spedizione di parti di ricambio. Per maggiore chiarezza e comodità ricordiamo i dati del Vostro smontagomme nel riquadro sottostante. Qualora vi fossero delle discordanze fra i dati riportati nel presente manuale e quelli sulla targhetta applicata allo smontagomme, faranno fede quelli sulla targhetta.

INTRODUCTION

Thank you for purchasing a product from the line of Automatic tyre changers. The machine has been manufactured in accordance with the very best quality principles. Follow the simple instructions provided in this manual to ensure the correct operation and long life of the machine. Read the entire manual thoroughly and make sure you understand it.

TYRE CHANGER IDENTIFICATION DATA

A complete description of the "Tyre Changer Model" and the "Serial number" will make it easier for our technical assistance to provide service and will facilitate delivery of any required spare parts. For clarity and convenience, we have inserted the data of your tyre changer in the box below. If there is any discrepancy between the data provided in this manual and that shown on the plate fixed to the tyre changer, the latter should be taken as correct.

INTRODUCTION

Nous vous remercions d'avoir choisi un produit de la ligne des démonte-pneus Automatiques. La réalisation de ces machines a été soignée dans les moindres détails pour vous offrir des produits de qualité.
Pour un fonctionnement correct et une longue durée, il suffit d'observer les instructions de ce manuel qui devront être lues avec beaucoup d'attention pour être bien comprises.

DONNEES DU DEMONTE-PNEUS

Une description complète du "Modèle du démonte-pneus" et le "Numéro de Matricule" faciliteront le service après-vente et l'expédition d'éventuelles pièces de rechange. Pour plus de clarté, nous vous rappelons, ci-dessous, les données de votre démonte-pneus. Si les données de ce manuel et celles de la plaquette appliquée sur le démonte-pneus ne correspondent pas, ce sont celles de la plaquette qui font foi.

EINFÜHRUNG

Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen, das Sie uns mit dem Kauf eines unserer automatischen Reifenmontiergeräte bewiesen haben.
Die Maschine wurde unter Anwendung der besten Verfahrenstechnik und unter Berücksichtigung höchster Qualitätskriterien gebaut.
Zur fachmännischen Bedienung und im Hinblick auf eine maximale Lebensdauer genügt es, die einfachen Bedienungsanweisungen zu befolgen, die in diesem Handbuch enthalten sind, das wir Sie aufmerksam zu lesen bitten.

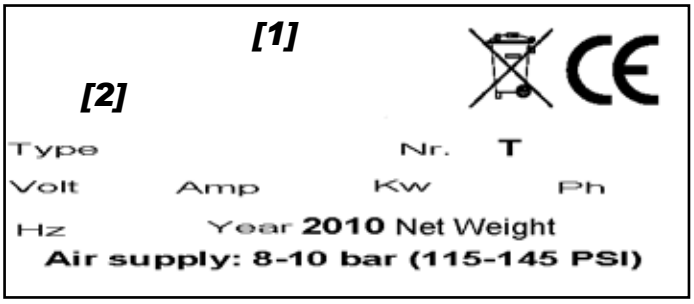
HERSTELLERDATEN DES REIFENMONTIERGERÄTES

Eine komplette Beschreibung Ihres Reifenmontiergeräte-Modells sowie die Angabe der Matrikelnummer vereinfachen den Kundendienst sowie den Versand von Ersatzteilen.
Zu Ihrer Information geben wir die Daten Ihres Reifenmontiergerätes untenstehend an.
Falls zwischen den unten angegebenen Daten und denjenigen, die Sie auf dem Typenschild Ihres Reifenmontiergerätes finden, Unterschiede bestehen, gelten die Angaben auf dem Typenschild.

COSTRUTTORE / *MANUFACTURER* / CONSTRUCTEUR / HERSTELLER

Casa costruttrice / *Manufactured by: /* Maison constructrice: / *Herstellerfirma:* ***[1]***

Indirizzo / *Address: /* Adresse / *Adresse:* ***[2]***



Il presente manuale costituisce parte integrante del prodotto.
Prima di utilizzare lo smontagomme, leggere attentamente le avvertenze e le istruzioni contenute nel presente libretto in quanto forniscono importanti indicazioni riguardanti la sicurezza d'uso e la manutenzione.

This manual is an integral part of the product.
Before using the tyre changer, read carefully the warnings and instructions contained in this manual since they provide important information on operating safety and maintenance.

Le présent manuel fait partie intégrante du produit.
Avant d'utiliser le démonte-pneus, lire attentivement les instructions et les remarques du présent manuel car elles fournissent des indications importantes sur la sécurité d'utilisation et l'entretien.

Dieses Handbuch ist Bestandteil des Produktes.
Bevor Sie das Reifenmontiergerät zum ersten Mal benützen, lesen Sie bitte aufmerksam die darin enthaltenen Anweisungen, denn sie enthalten wichtige Hinweise zur Betriebssicherheit und Wartung.

Conservare con cura questo manuale per ogni ulteriore consultazione

Keep this manual for further reference.

Conserver très soigneusement ce manuel pour le consulter si nécessaire.

Bewahren Sie dieses Handbuch sorgfältig auf, damit Sie es jederzeit wieder konsultieren können!

NOTA: Parte delle illustrazioni contenute in questo manuale sono state ricavate da fotografie di prototipi. Pertanto è possibile che alcune parti o componenti della macchine della produzione standard risultino diverse da quanto rappresentato.

Note: part of the illustrations have been made out of prototypes pictures. It is therefore possible that some parts or components of standard production differ from those represented in the pictures.

Note: une partie des illustrations contenues dans ce notice a été obtenue par des photos de prototypes. Il est donc possible qu'il y ait quelques différences entre les composants de la production standard et ceux répresentés en photo.

Anm.: ein Teil der in diesem Buch enthaltenen Abbildungen ist von Prototypphotographien gezogen. Es ist deshalb möglich, daß einige Maschinenteile von Abbildung serienmäßig verschieden hergestellt werden.

1.0 DESCRIZIONE DELLA MACCHINA - *DESCRIPTION OF THE MACHINE* - DESCRIPTION DE LA MACHINE - BESCHREIBUNG DER MASCHINE

D) Rulliera
E) Accessorio di sinistra
F) Pedale sollevatore (OPZIONALE)
G) Griffe di bloccaggio
I) Torretta integrale
L) Accessorio di destra
M) Braccio operante
N) Palo orizzontale
P) Palo verticale
Q) Alimentazione aria
R) Stallonatore
S) Appoggio ruota
T) Leva alzatalloni
U) Pedale comando stallonatore
V) Pedale comando griffe
W) Pulsante regolazione apertura stallonatore
Z) Pedale comando invertitore
H) Pedale comando ribaltamento palo
Y) Piatto autocentrante
K) Pulsante bloccaggio

D) Roller plate
E) Left accessory
F) Hoist pedal (OPTIONAL)
G) Clamps
I) Mounting head
L) Right accessory
M) Mounting bar
N) Horizontal arm
P) Vertical arm
Q) Air supply
R) Bead breaker
S) Wheel support
T) Bead lifting lever
U) Bead breaker control pedal
V) Clamp control pedal
W) Bead breaker opening adjustment button
Z) Reverser control pedal
H) Tilting arm pedal
Y) Turntable
K) Locking button

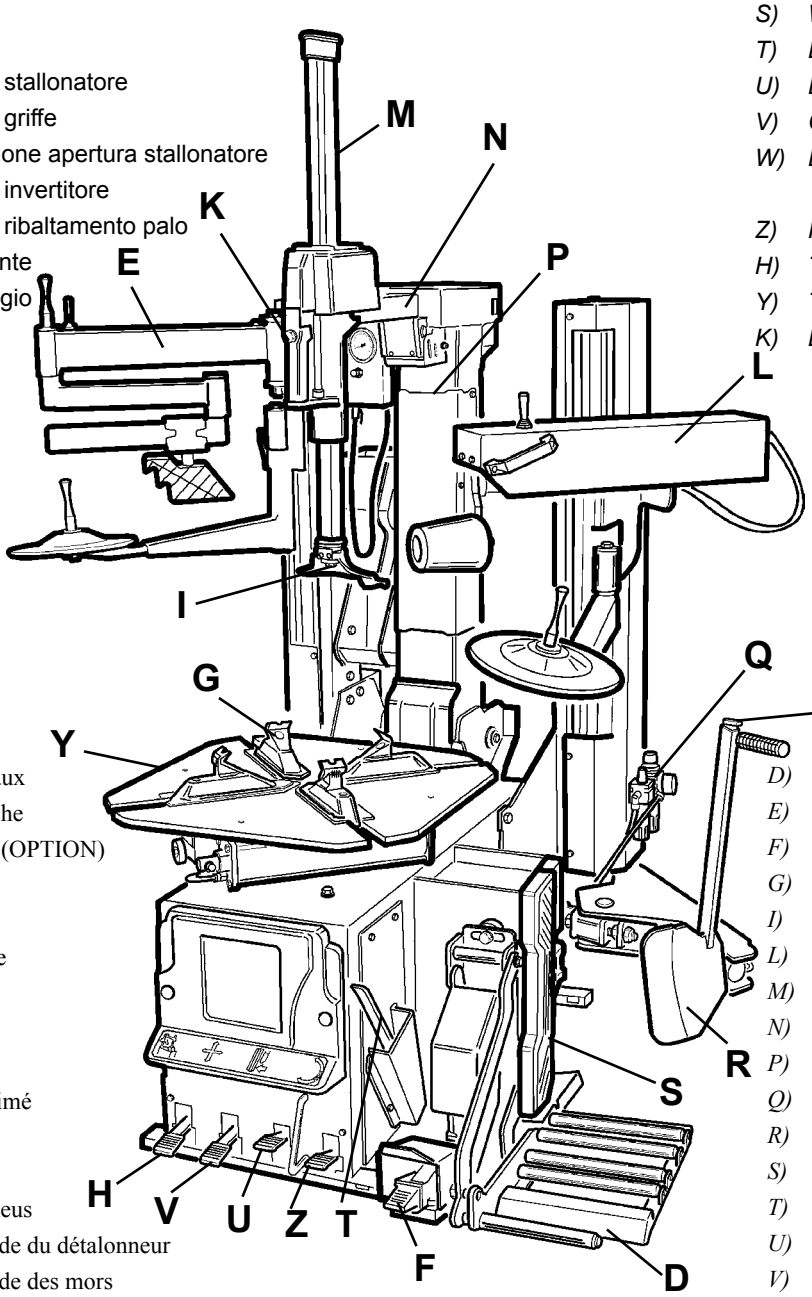


Fig. 1/ Abb. 1

D) Plateforme à rouleaux
E) Accessoire de gauche
F) Pédale d'élévation (OPTION)
G) Mors de blocage
I) Tête de montage
L) accessoire de droite
M) Barre de montage
N) Bras horizontal
P) Bras vertical
Q) Raccord air comprimé
R) Détalonneur
S) Supports de roue
T) Levier démonte-pneus
U) Pédale de commande du détalonneur
V) Pédale de commande des mors
W) Bouton de réglage ouverture décolle-talon
Z) Pédale de commande de l'inverseur
H) Pédale de commande de basculement du bras
Y) Plateau à centrage automatique
K) Poignée de blocage

D) Rollenplattform
E) Linke Hilfsvorrichtung
F) Hebepedal (OPTIONAL)
G) Spannklauen
I) Montierfuß
L) Rechte Hilfsvorrichtung
M) Werkzeugarm
N) Horizontalstab
P) Kipparm
Q) Druckluftanschluß
R) Abdrückblatt
S) Radanschläge
T) Hebel zur Wulstanhebung
U) Steuerpedal Abdrückblatt
V) Steuerpedal Spannklauen
W) Druckknopf zum Einstellen der Abdrückeröffnungsweite
Z) Steuerpedal Wendegetriebe
H) Kipparmschwenkung
Y) Zentriertisch
K) Sperrdrucktaste

AVVERTENZE DI PERICOLO - *DANGER WARNING SIGNS* - AVIS DE DANGER - *GEFAHRENHINWEISE*

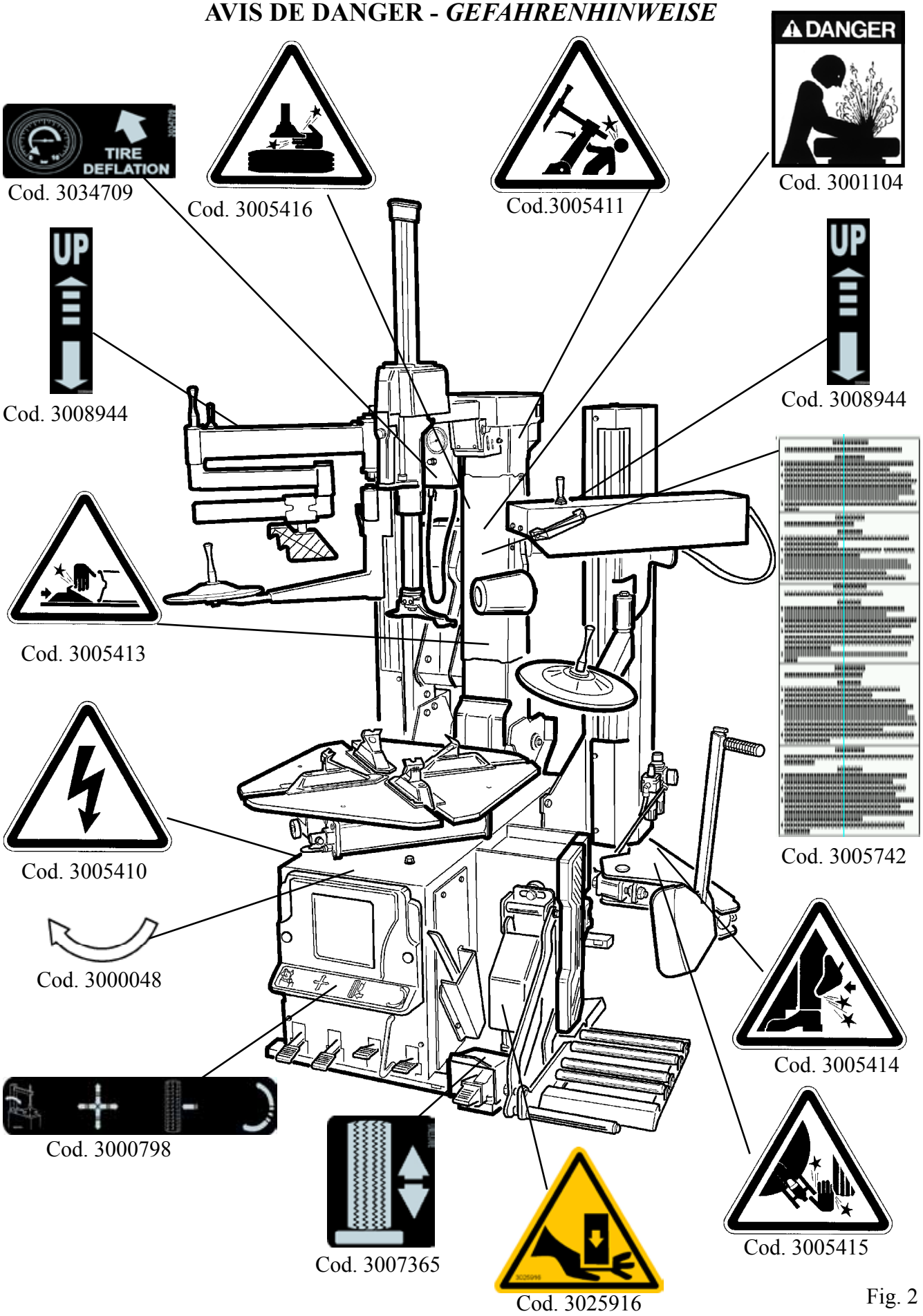


Fig. 2

2. GENERALITÀ
2.1 DESTINAZIONE D'USO.

- Questo smontagomme automatico è stato progettato e realizzato esclusivamente per lo smontaggio e il montaggio dei pneumatici dai/sui cerchi con dimensioni da 10" a 28" e diametro max. 1200 mm.

Qualsiasi altro uso è da considerarsi improprio e quindi irragionevole

- E' vietato utilizzare la macchina per: raddrizzare cerchi stallonare pneumatici ancora gonfi o sporchi, rimuovere cerchietti ruota
- In particolare ***IL COSTRUTTORE*** non può essere considerato responsabile per eventuali danni causati da usi non esplicati in questo manuale e quindi impropri, erronei ed irragionevoli.

2. GENERAL
2.1 INTENDED USE

- *This automatic tyre changer has been designed and manufactured exclusively for removing and mounting tyres from/onto rims from* 10" *to 28" and a maximum diameter of 1200 mm.*

Any other use is to be considered incorrect and unreasonable.

- *It is forbidden to use the machine for straightening rims, breaking beads of still inflated or dirty tyres, removing bead wires.*

2. GENERALITES
2.1 DESTINATION

- Le démonte-pneus semi-automatique a été projeté et réalisé exclusivement pour le démontage et le montage des pneus des/sur les jantes avec dimensions de 10" à *28"* et diamètre max de 1200 mm.

Toute autre utilisation doit être considérée impropre et donc irraisonnée.

- *Il est interdit d'utiliser la machine pour: redresser les jantes, décoller de pneus encore gonflés ou sales, enlever les tringles du talon.*
- ***LE CONSTRUCTEUR*** ne peut pas être considérée responsable de dommages éventuels causés par des utilisations qui ne sont pas expliquées dans ce manuel et par conséquent impropres et incorrectes.

2. ALLGEMEINES
2.1 VERWENDUNGSZWECK

- *Das Automatische Reifenmontiergerät wurde ausschließlich zum Ab- und Neumontieren von Reifen von/auf Felgen geschaffen von* 10" *bis 28" und einem Durchmesser bis zu 1200 mm.*

Jede anderweitige Verwendung ist unsachgemäß und deshalb unzulässig !

- *Die Maschine zum Felgenrichten oder zum Wulstabdrücken von noch aufgepumpten oder schmutzigen Reifen NICHT benutzen. Es ist auch verboten, die Maschine zum Entfernen von Wulstkerne zu benutzen.*
- ***DER HERSTELLER*** *haftet daher nicht, wenn durch Verwendungen, die in diesem Handbuch nicht vorgesehen und deshalb unsachgemäß, falsch und unzulässig sind, Schäden entstehen.*

2.2 NORME GENERALI DI SICUREZZA.

L'uso dello smontagomme è consentito solo ed esclusivamente a personale esperto, appositamente addestrato ed autorizzato.

- Ogni e qualsiasi manomissione o modifica dell'apparecchiatura non preventivamente autorizzate dal costruttore sollevano quest'ultimo da ogni responsabilità per danni derivati o riferibili agli atti suddetti.
- La rimozione o manomissione dei dispositivi di sicurezza comporta la decadenza immediata della garanzia e la violazione delle Norme Europee per la Sicurezza.
- Lo smontagomme è corredato di decalcomanie di istruzione ed avvertenze progettate e realizzate per durare nel tempo. Qualora venissero danneggiate o distrutte, l'utente deve richiederle subito al costruttore utilizzando i codici di pag.10

2.2 GENERAL SAFETY PRECAUTIONS

The tyre changer may only be used by specially trained and authorized expert personnel.

- *Any tampering or modification to the equipment carried out without the manufacturer's prior authorization will free him from all responsibility for damage caused directly or indirectly by the above actions.*
- *Removing or tampering with safety devices immediately invalidates the guarantee and is in contravention of European Safety Standards.*
- *The tyre changer comes complete with instruction and warning transfers which are designed to be long-lasting. If they should for any reason be damaged or destroyed, please ask immediately for replacements from the manufacturer*

2.2 NORMES GENERALES DE SECURITE

L'utilisation du démonte-pneus est permise exclusivement à du personnel spécialisé, expressément formé et autorisé.

- Le constructeur n'est pas responsable des dommages causés par les appareils qui ont été modifiés sans son autorisation préalable.
- La garantie est immédiatement nulle si des modifications ou des transformations sont apportées aux dispositifs de sécurité; celles-ci sont une violation des normes européennes pour la sécurité.
- Le démonte-pneus est équipé de décalcomanies d'instructions et d'avis de danger, projetées et réalisées pour durer dans le temps. Si elles sont endommagées ou détruites, l'utilisateur doit les demander immédiatement au constructeur en utilisant les codes de la page 10

2.2 ALLGEMEINE SICHERHEITSNORMEN

Die Verwendung des Reifenmontiergerätes ist nur Personen gestattet, die entsprechende Erfahrung haben, eingewiesen worden und zum Gebrauch befugt sind.

- *Falls Veränderungen oder Eingriffe auf dem Gerät vorgenommen werden, die vom Hersteller nicht zuvor bewilligt worden sind, haftet dieser nicht für Schäden, die auf diese zurückzuführen sind.*
- *Die Entfernung oder Veränderung von Sicherheitsvorrichtungen bewirkt den sofortigen Verfall der Garantie und stellt eine Verletzung der Europäischen Sicherheitsnormen dar.*
- *Auf dem Reifenmontiergerät wurden Klebeetiketten mit Anweisungen und Warnungen angebracht, durch deren Beachtung die Lebensdauer des Gerätes verlängert werden kann.*
  Werden diese beschädigt oder entfernt, müssen sie sofort beim Hersteller unter Angabe der Bestell-Nummern von Seite 10 angefordert werden

3. TRASPORTO

- Lo smontagomme deve essere trasportato nell'imballo originale e mantenuto nella posizione indicata sull'imballo stesso.
- Lo spostamento della macchina imballata deve essere effettuato inforcando con un carrello elevatore di adeguate capacità, nei punti indicati dalla figura 3.

3. TRANSPORT

- *The tyre changer must be transported in its original packaging and kept in the position shown on the package itself.*
- *The packaged machine may be moved by means of a fork lift truck of suitable capacity. Insert the forks at the points shown in figure 3.*

3. TRANSPORT

- Le démonte-pneus doit être transporté dans son emballage et maintenu dans la position indiquée sur l'emballage même.
- La machine emballée doit être déplacée sur les fourches d'un chariot élévateur d'une capacité appropriée, enfilées aux points indiqués sur la figure 3.

3. TRANSPORT

Das Reifenmontiergerät darf nur in seiner Originalverpackung und in der auf der Verpackung angegebenen Position transportiert werden.

Kg. 461

Die verpackte Maschine darf nur mit einem dazu geeigneten Gabelstapler angehoben und transportiert werden, wobei die Gabeln an den in Abb. 3 angegebenen Punkten einzuschieben sind.

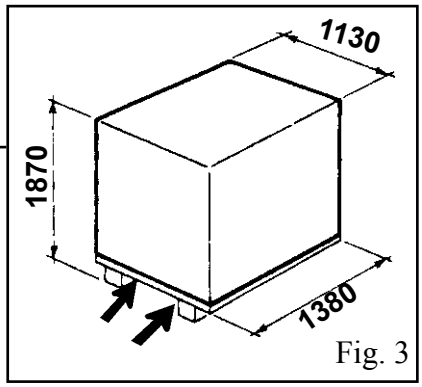


Fig. 3

4. DISIMBALLO

Togliere il cartone di protezione e il sacchetto in nylon

Assicurarsi dell'integrità dell'apparecchio controllando che non vi siano parti visibilmente danneggiate o mancanti facendo riferimento alla fig. 1
In caso di dubbio non utilizzare la macchina e rivolgersi al proprio rivenditore.

4. UNPACKING

Remove the protective cardboard and the nylon bag.

Check that the equipment is in perfect condition, making sure that no parts are damaged or missing. Use fig. 1 for reference.
If in doubt do not use the machine and contact your retailer.

4. DEBALLAGE

Enlever le carton de protection et le sac en nylon.

Contrôler qu'il n'y ait pas de parties visiblement endommagées ou manquantes en se référant à la figure 1.

En cas de doute, ne pas utiliser la machine et s'adresser au revendeur autorisé.

4. AUSPACKEN DER MASCHINE

Schutzkarton und Plastikbeutel entfernen.

Kontrollieren, ob das Gerät intakt ist, ob keine sichtbaren Beschädigungen vorhanden sind oder Teile fehlen, siehe dazu Abb.1.

Im Zweifelsfalle die Maschine nicht benützen und den Verkäufer benachrichtigen.

5. INSTALLAZIONE
5.1 SPAZIO NECESSARIO

Al momento della scelta del luogo di installazione, è necessario osservare le normative vigenti per la sicurezza sul lavoro

- Lo smontagomme necessita di collegamenti con la rete elettrica e con l'impianto di aria compressa. E' perciò opportuno installare la macchina in prossimità di tali fonti energetiche.

- Inoltre, sul luogo prescelto per l'installazione, devono essere disponibili almeno gli spazi indicati dalle figure 4 - 4/A per permettere il regolare funzionamento di tutte le sue parti senza alcuna limitazione.

- Se la macchina viene installata all'aperto è necessario che sia protetta da una tettoia.

Nel caso lo smontagomme sia del tipo a motore elettrico è proibito l'uso in atmosfere esplosive a meno che non si tratti di una apposita versione.

5. INSTALLATION
5.1 SPACE REQUIRED

When choosing the place of installation be sure that it complies with current safety at work regulations.

- *The tyre changer must be connected to the mains electric power supply and the compressed air system. It is therefore advisable to install the machine near these power sources.*
- *The place of installation must also provide at least the space shown in pictures 4 - 4/A so as to allow all parts of the machine to operate correctly and without any restriction.*
- *If the machine is installed outside it must be protected by a lean-to.*

The tyre changer with electric motor cannot be used in explosive atmospheres, unless it is a proper version.

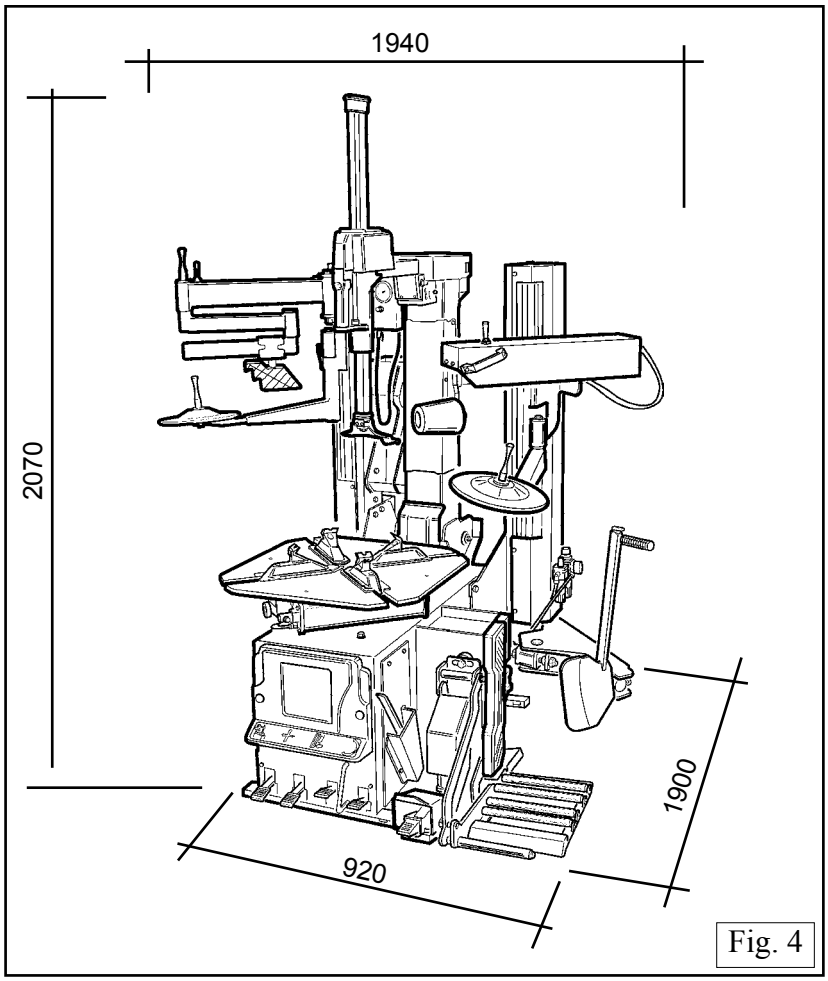


Fig. 4

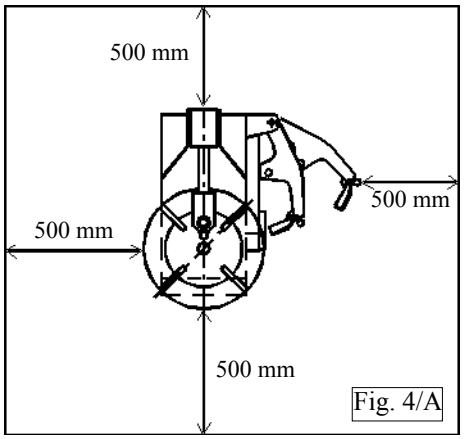


Fig. 4/A

5. INSTALLATION
5.1 EMPLACEMENT NECESSAIRE

Au moment du choix du lieu d'installation, observer les normes en vigueur pour la sécurité du travail.

• Le démonte-pneus devra être raccordé au réseau électrique et à l'installation d'air comprimé.
Il faudra donc en tenir compte pour le choix de l'emplacement.

• De plus, dans le lieu d'installation il faudra les espaces nécessaires pour permettre le fonctionnement régulier de toutes les parties du démonte pneus, sans aucune limitation (voir fig. 4/A).

• Si la machine doit être installée en plein air, elle devra être protégée par un abri.

Si le démonte-pneus est du type à moteur électrique, son utilisation est interdite près de matières explosives, à moins qu'il ne s'agisse d'une version appropriée.

5. INSTALLATION
5.1 PLATZBEDARF

Bei der Wahl des Aufstellungsortes müssen die gültigen Bestimmungen zur Sicherheit am Arbeitsplatz beachtet werden.

Das automatische Reifenmontiergerät benötigt Anschlüsse an das Stromnetz und an die Druckluftzufuhr. Deshalb ist es ratsam, die Maschine in der Nähe dieser Energiequellen aufzustellen.

Zudem muss am gewählten Installationsort mindestens soviel Platz vorhanden sein, wie in Abb. 4/A angegeben ist, so daß der Betrieb aller Maschinenteile problemlos eingestellt werden kann.

Wird die Maschine im Freien aufgestellt, muß sie durch ein Dach geschützt werden.

Falls das Reifenmontiergerät einen elektrischen Motor aufweist, darf es nicht in Räumen mit Explosionsgefahr verwendet werden, außer wenn es um eine geeignete Ausführung handelt.

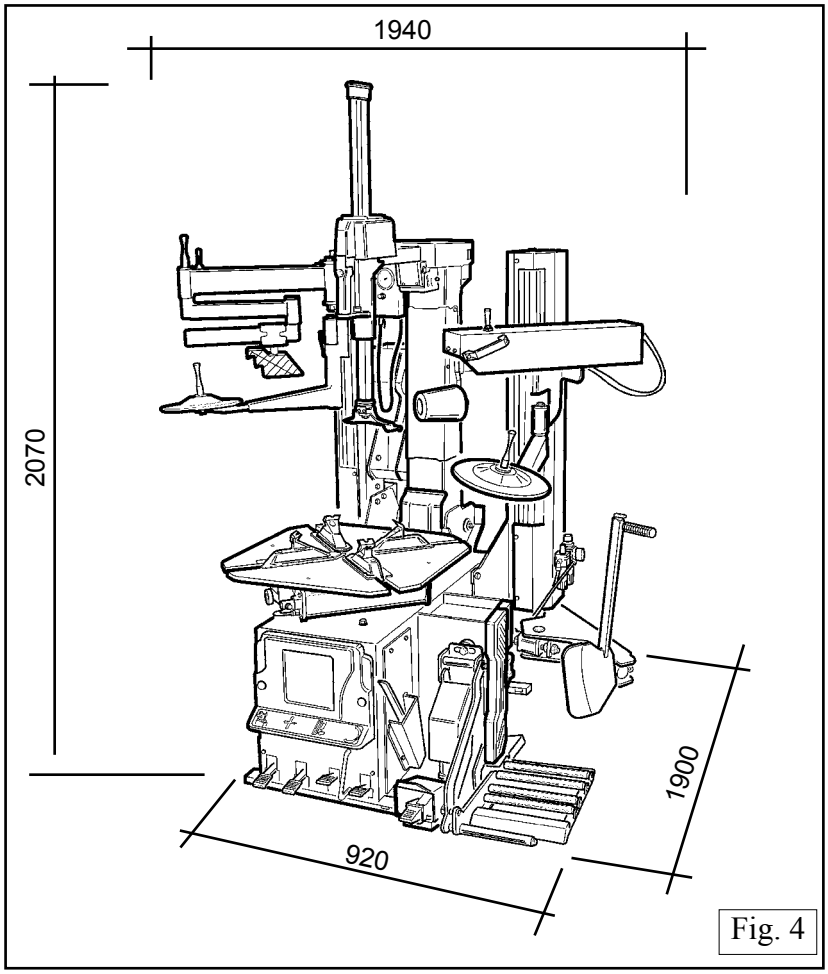


Fig. 4

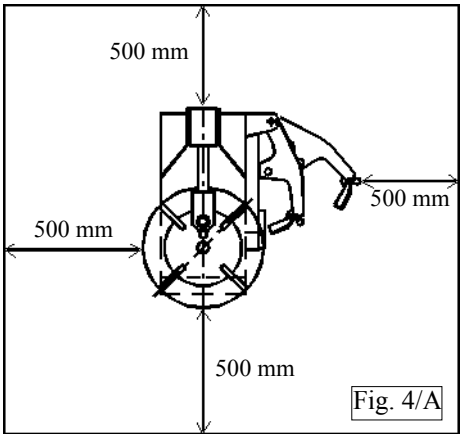


Fig. 4/A

5.2 MESSA IN SERVIZIO

Prima di effettuare gli allacciamenti, accertarsi che le caratteristiche dei propri impianti corrispondano a quelle richieste dalla macchina.

• Se fosse necessario cambiare la tensione di funzionamento della macchina occorre intervenire sulla morsettiera (Cap.25 - schema elettrico)

Interventi sull'impianto elettrico, anche se di lieve entità, richiedono l'intervento di personale professionalmente qualificato.

• Collegare la macchina all'impianto d'aria compressa tramite l'attacco (Q) sporgente dalla parte posteriore (fig. 12)

• Collegare la macchina alla rete elettrica **che deve essere dotata di fusibili di linea, di una buona presa a terra come da norme vigenti e collegata ad un interruttore automatico di alimentazione (differenziale) tarato a 30 mA. NOTA:** Qualora lo smontagomme venga fornito senza spina elettrica, **sarà cura dell'utente montarne una(almeno 16 A) adeguata alla tensione della macchina e secondo le normative vigenti.**

5.2 COMMISSIONING

Before making the connections, check that the characteristics of your systems correspond to those required by the machine.

• If you have to change the machine's operating voltage, make the necessary adjustments to the terminal board (Chap.25)

Even small jobs done on the electrical system must be carried out by professionally qualified personnel.

• Connect the machine to the compressed air system by means of the air connection (Q) that protrudes from the rear section as shown in the diagram 25

• Connect the machine to the electric network, which must be provided with line fuses, a good earth plate in compliance with regulations in force and it must be connected to an automatic circuit breaker (differential) set at 30 mA. Note: Should the tyre-changer be lacking in electric plug, so the user must set one,which is at least 16 A and which conforms to the voltage of the machine, in compliance the regulations in force.

5.2 MISE EN MARCHE

Avant d'effectuer les raccordements, vérifier que les caractéristiques des installations correspondent à celles demandées par la machine.

• S'il faut changer la tension de fonctionnement de la machine, intervenir sur le bornier (voir schéma électrique Chap. 25).

Les interventions sur l'installation électrique, même si elles sont peu importantes, doivent être effectuées par du personnel qualifié.

• Raccorder la machine à l'installation d'air comprimé par le raccord (Q) situé à l'arrière (voir figure 25).

• Relier la machine au reseau électrique, qui doit être equipé de fusibles de ligne et d'une prise de terre conformément aux normes en vigueur. De plus, il faut relier la machine à un interrupteur automatique d'alimentation (différentiel) reglé à 30 mA.

NOTE: Si le demonte-pneus est dépourvu de fiche électrique, l'utilisateur devramonter une fiche qui soit proporsionnée à la tension de la machine (au moins 16 A) conformément aux normes en vigueur.

5.2 INBETRIEBNAHME

Vor dem Anschluß muß überprüft werden, ob die Eigenschaften der Betriebsanlagen den von der Maschine geforderten Werten entsprechen.

- Falls die Betriebsspannung der Maschine geändert werden muß, entsprechend Schaltplan im Kap. 25 Klemmenbrett vorgehen.

(Auch kleinere) Eingriffe an der elektrischen Anlage dürfen nur von Fachpersonal vorgenommen werden.

- Maschine an das Druckluftnetz anschließen, hierzu den Anschlußstutzen (Q) verwenden, der gemäß Abbildung hinten hervorsteht.

Maschine vorschriftsgemäß an das Stromnetz anschließen. Das Stromnetz muß mit Schmelzsicherungen sowie mit einem guten Erdschluß versehen werden. Dazu muß die Maschine an einen selbstätigen 30mA geeichten Ausschalter (Differential) verbindet werden.WICHTIG:Wenn das Reifenmontiergerät ohne Steckdose geliefert wird, muß der Verbraucher mindestens eine 16A Steckdose anschließen. Diese muß an die Spannung der Maschine angemessen und gemäß der gültigen Bestimmungen sein.

5.3 TEST DI FUNZIONAMENTO

- Premendo il pedale (Z) il piatto autocentrante (Y) deve ruotare in senso orario. Spingendo verso l'alto il pedale il piatto autocentrante (Y) deve ruotare in senso antiorario.

N.B: Se il piatto girasse in senso opposto a quello indicato è necessario invertire due fili sulla spina trifase

- Premendo il pedale (U) si aziona lo stallonatore (R); rilasciando il pedale lo stallonatore ritorna nella posizione originale
- Premendo il pedale (V) si aprono le quattro griffe di bloccaggio (G); premendo nuovamente si chiudono.
- Premendo il pedale (H) si ribalta il palo(P); premendo nuovamente il palo ritorna in posizione di lavoro
- Ponendo il pulsante di bloccaggio (K) in pos.1, si bloccano il braccio operante(M) ed il braccio orizzontale (N). La torretta si posiziona automaticamente alla giusta distanza dal cerchio.
- Premendo il pulsante in pos. 2, i bracci si sbloccano e la torretta scende sul cerchio o fino all'altezza minima di servizio.
- Premendo il pulsante in pos. 3, i bracci si sbloccano e la torretta si alza in posizione di fuori lavoro

5.3 OPERATING TESTS

- *When pedal (Z) is pressed down the turntable (Y) should turn in a clockwise direction.When pedal is pulled up the turntable should turn in an anticlockwise direction.*

Note: *If the turntable turns in the opposite direction to that shown, reverse two of the wires in the three-phase plug.*

- *Pressing the pedal (U) activates the bead breaker (R); when the pedal is released the bead breaker returns to its original position.*
- *Pressing the pedal (V) opens the four clamps (G) ; when the pedal is pressed again they close.*
- *Pressing the pedal (H) tilts the arm (P); when the pedal is pressed again it returns to its working position.*
- *Position 1 of the locking button (K) locks the mounting bar (M) and the horizontal arm (N). The mounting head positions itself automatically at the correct distance from the rim.*
- *With the button in Pos.2, the arms are unlocked and the mounting head goes down onto the rim or until it reaches the minimum working height.*
- *With the button in Pos.3, the arms are unlocked and themounting head goes up to the out-of-work position.*

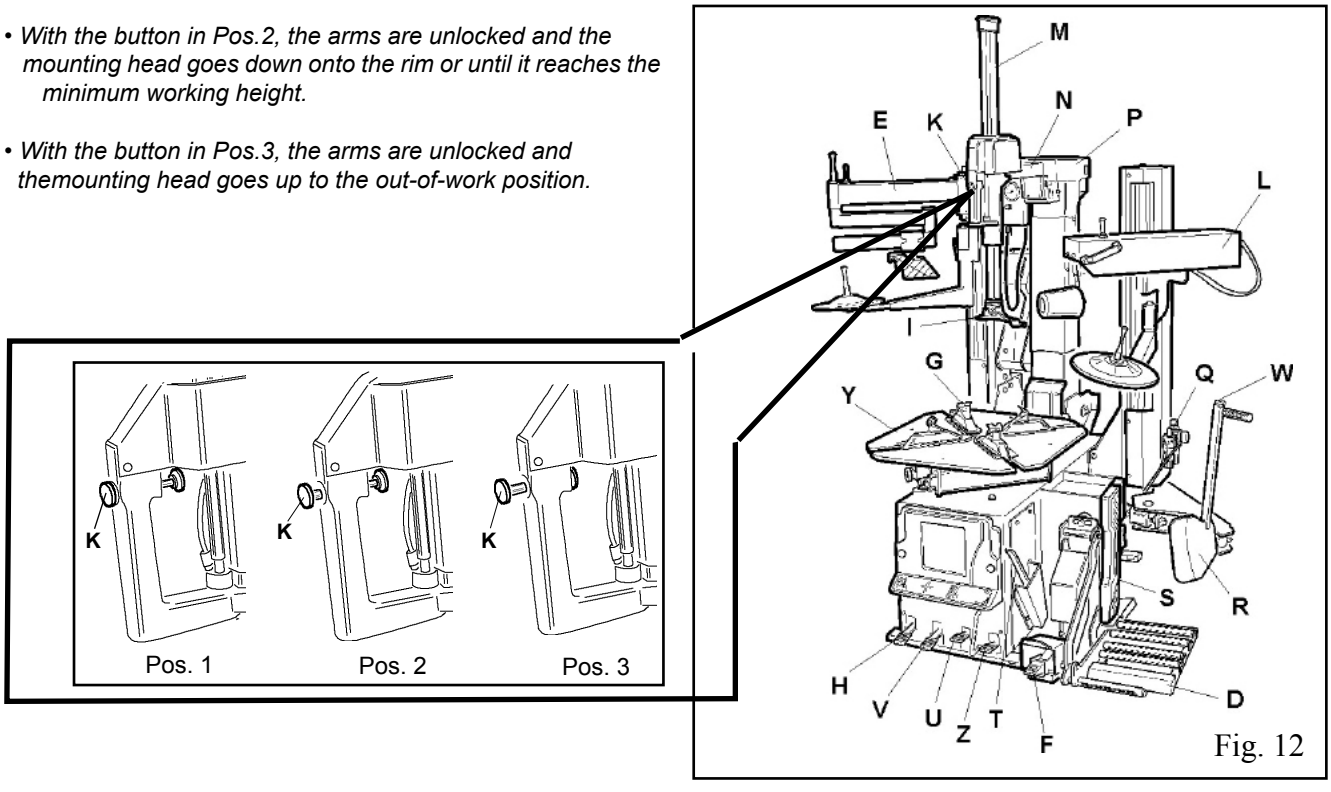


Fig. 12

5.3 ESSAIS DE FONCTIONNEMENT

• En appuyant sur la pédale (Z) le plateau (Y) doit tourner dans le sens horaire.

• En poussant la pédale (Z) vers le haut le plateau (Y) doit tourner dans le sens anti-horaire.

N.B. Si le plateau tourne dans le sens opposé à celui indiqué, invertir les deux fils sur la fiche triphasée.

• En appuyant sur la pédale (U), le détalonneur (R) se met en marche; en lâchant la pédale, il retourne à sa position première.

• En appuyant sur la pédale (V), les quatre mors (G) placés sur le plateau s'ouvrent; en appuyant de nouveau, ils se ferment.

• En appuyant sur la pédale (H), le bras (P) bascule; en appuyant de nouveau, le bras revient à sa position de travail.

• En positionnant le bouton de blocage (K) en pos. 1, le bras opérateur (M) et le bras horizontal (N) se bloquent. La tête de montage se déplace automatiquement jusqu'à la juste distance de la jante.

• En positionnant le bouton de blocage en pos. 2, les bras se débloquent et la tête de montage descend sur la jante ou jusqu'à l'hauteur de service mini.

• En positionnant le bouton de blocage en pos. 3, le bras se débloquent et la tête de montage monte en position hors service.

5.3 FUNKTIONSTEST

- Pedal (Z) drücken; der Zentriertisch (Y) dreht sich im Uhrzeigersinn.

- Wird das Pedal (Z) nach oben gedrückt, sodreht sich der Zentriertisch (Y) im Gegenuhrzeigersinn.

***Wichtig**! Falls sich der Zentriertisch in der falschen Richtung dreht, zwei Drähte auf dem Dreiphasenstecker umpolen.*

- Durch Pedaldruck (U) wird das Abdrückblatt (R) betätigt, das Pedal freigegeben, kehrt das Abdrückblatt in seine Ausgangsstellungzurück.

- Durch Pedaldruck (V) öffnen sich die vier Spannklauen (G) auf dem Zentriertisch. Auf erneutem Druck schließen sie sich.

- Durch Pedaldruck (H) kippt der Arm (P). Auf erneutem Druck kehrt er in die Arbeitsposition zurück.

- Durch Drücken der Sperrtaste (K) in Pos.1 wird der Werkzeugarm (M) und der Stützarm (N) blockiert. Der Montierfuß positioniert sich automatisch auf den richtigen Abstand zur Felge.

- Durch Drücken der Sperrtaste in Pos.2 werden die Arme freigegeben und der Montierfuß geht hinab, bis auf die Reifenfelge oder bis auf seine mindeste Höhe.

- Durch Drücken der Sperrtaste in Pos.3 werden die Arme freigegeben und den Montierfuß erhoben (außer Arbeit Position).

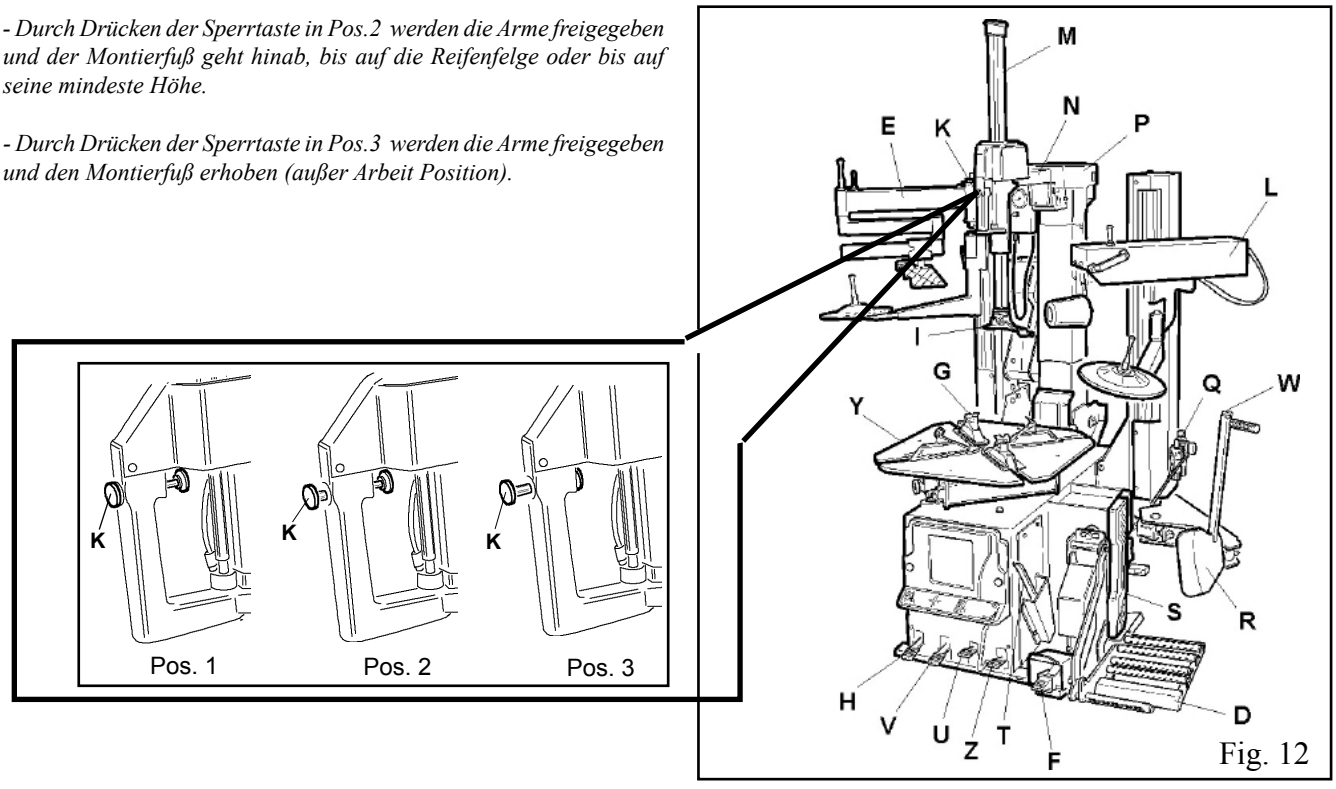


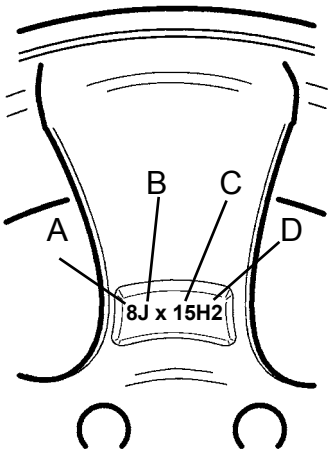
Fig. 12

6.0 IDENTIFICAZIONE CERCHIO E PNEUMATICO

Prima di iniziare qualsiasi operazione di smontaggio o montaggio del pneumatico è INDISPENSABILE identificare le rispettive misure del cerchio e del pneumatico che devono coincidere e verificare che entrambi non riportino danneggiamenti.

ATTENZIONE: Queste sono operazioni importantissime che se svolte correttamente diminuiscono i rischi di scoppio del pneumatico in fase di tallonatura e gonfiaggio.

Tutti i cerchi riportano una stampa dove vengono mostrati i dati di diametro, larghezza, numero di Hump, ecc.
Esempio di indicazione: 8Jx15H2



A= 8 Larghezza nominale del cerchio in pollici (1 pollice=24,5mm)

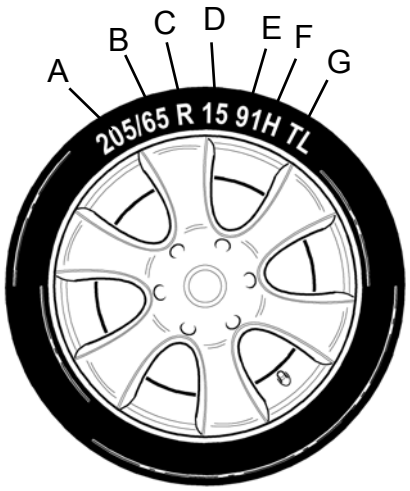
B = J Misura della flangia

C = 15 Diametro nominale del cerchio in pollici

D = H2 Doppio hump (bordino anti stallonamento)

Sul pneumatico sono riportate una notevole quantità di informazioni tra cui quelle della dimensione, tipo, velocità massima ecc.

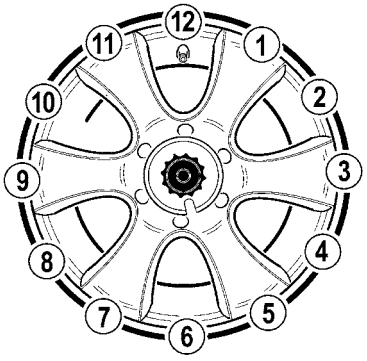
Esempio di indicazione: **205/65 R 15 91H TL**



A = 205 Larghezza del pneumatico, ovvero la distanza tra i fianchi espressa in millimetri.
B = 65 Rapporto espresso in percentuale tra l'altezza della sezione e la sua larghezza
C = R Tipo di pneumatico (R = radiale)
D = 15 Misura in pollici del diametro di calettamento (diametro della ruota) che deve essere uguale a quello del cerchio.
E = 91 Indice di carico massimo sopportato per ogni ruota.
F = H Velocità massima che può raggiungere il pneumatico. (H= 210Km/h)
G = TL Pneumatico Tubeless

6.1 POSIZIONE VALVOLA

In figura viene rappresentato un cerchio come se fosse un orologio.
Nelle fasi operative di seguito riportate, parlando della posizione della valvola, o degli utensili si fa SEMPRE riferimento a queste posizioni



ATTENZIONE:
Per evitare danneggiamenti alla valvola e al sensore di pressione, se questo è presente, è indispensabile portare la valvola nella posizione indicata seguendo le indicazioni, durante le operazioni di stallonatura, smontaggio e montaggio.

ATTENZIONE:
E' assolutamente vietato montare pneumatici su cerchi che abbiano valori differenti (di diametro e larghezza). Inoltre è vietato montare pneumatici di dimensioni diverse da quelle che sono riportate nella carta di circolazione della vettura.

7.0 CLASSIFICAZIONE RUOTE E PNEUMATICI

7.1 Ruote standard

Per ruota standard si intende una ruota da vettura, con cerchio in acciaio o in lega di alluminio, con foro centrale presente, canale vicino al lato esterno del cerchio e pneumatico di tipo tradizionale (non RUN-FLAT o ribassato)

7.2 Ruote con pneumatici ribassati (UHP)

Per pneumatici RIBASSATI (UHP) si intendono quelle coperture nelle quali l'altezza (H) e la larghezza (C) stanno tra loro in un rapporto inferiore a 0,5 (es. la serie ribassata 45 sta ad indicare un rapporto H/C = 0,45).
I pneumatici per essere considerati RIBASSATI (UHP) devono inoltre avere un codice di velocità massima uguale e/o superiore a V.

Codici di velocità massima

Q= fino a 160 km/h
R= fino a 170 km/h
S= fino a 180 km/h
T= fino a 190 km/h
U= fino a 200 km/h
H= fino a 210 km/h
V= fino a 240 km/h
W= fino a 270 km/h
ZR= > 240 km/h
ZR(Y)= > 300 km/h

7.3 Ruote con pneumatici RUN-FLAT

Per pneumatici RUN-FLAT si intendono quei pneumatici che pure in assenza di pressione al loro interno, consentono di proseguire la marcia del veicolo per un certo chilometraggio ed ad una velocità prestabilita. Questi valori cambiano da un costruttore all'altro.
Attualmente il mercato offre 2 diversi tipi di RUN-FLAT:
- Quelli a FIANCO RINFORZATO (AUTOPORTANTI) dove, grazie ad una diversa mescola e a una struttura rinforzata, la spalla del pneumatico è in grado di sostenere il peso dell' automobile anche quando la pressione al suo interno è pari a zero.
- Quelli con SUPPORTO INTERNO che sono muniti all'interno del cerchio di un anello che sostiene il fianco del pneumatico in assenza di pressione interna. Il supporto interno può essere in materiale plastico (Pax-Sistem) o in metallo (Support-Ring).

Tutti quei pneumatici che non rientrano nelle categorie sopra citate sono da considerarsi standard.

Lo smontagomme consente di operare su tutti i tipi di di ruote "Standard" e di ruote con "Ribassati UHP" e RUN-FLAT a fianco rinforzato.

Per le ruote RUN-FLAT con supporto interno (Pax System o Support ring) occorrono strumenti e accessori dedicati da utilizzare seguendo le istruzioni specifiche dei costruttori dei pneumatici.

La procedura da seguire sullo smontagomme per il montaggio e lo smontaggio dei pneumatici è simile sia per le ruote standard, che per quelle con pneumatici ribassati UHP e RUN-FLAT con fianco rinforzato autoportante.

NOTA: Per la stallonatura è consigliabile utilizzare lo stallonatore a paletta per le ruote standard, qualora si desideri velocizzare le operazioni, mentre per le ruote con pneumatici ribassati e RUN-FLAT autoportanti è assolutamente preferibile l'utilizzo dello stallonatore a dischi.

ATTENZIONE:
E' indispensabile seguire scrupolosamente le istruzioni al fine di evitare danneggiamenti irreversibili del pneumatico, e compromissione della sicurezza del veicolo.

8.0 NORMATIVE WDK

WDK è un ente certificatore tedesco che ha valutato il funzionamento degli smontagomme e la loro capacità di operare su ruote RUN-FLAT e UHP senza creare lesioni ai pneumatici potenzialmente pericolose.

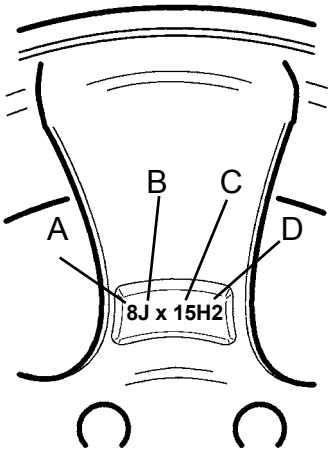
Per eseguire un corretto montaggio e smontaggio nel rispetto delle normative WDK è indispensabile:
1. Conoscenza delle linee guida - Le linee guida sono indicazioni fornite sui docomenti realizzati da WDK valide per gli smontagomme di qualsiasi marca. Contengono informazioni teoriche ed indicazioni per evitare di produrre danni al pneumatico, cerchio ed eventuale sensore di pressione.
2. Operatore qualificato - I corsi che si realizzano consentono l'apprendimento di tutte le direttive e indicazioni fornite da WDK . E' inoltre possibile seguire il corso specifico per il conseguimento del certificato WDK ove questo sia necessario.

6.0 RIM AND TYRE IDENTIFICATION

Before starting to remove or mount the tyre it is ESSENTIAL to first identify the measurements of the rim and tyre which have to coincide and ensure that neither of them is damaged.

ATTENTION: This is very important because if done properly the risk of the tyre bursting when bead breaking and inflating is greatly reduced.
The diameter, width, Hump number etc., are printed on all rims.

Example: 8Jx15H2



A= 8 Nominal width of the rim in inches (1 inch=24.5mm)

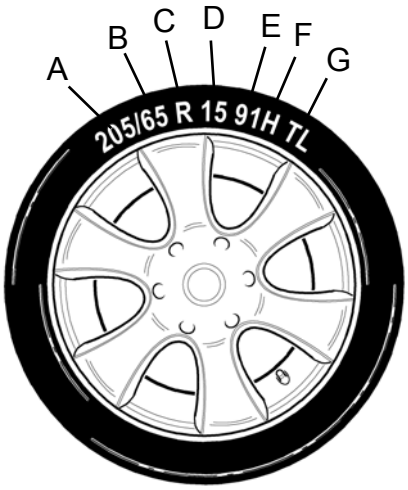
B = J Flange size

C = 15 Nominal diameter of the rim in inches

D = H2 Double hump (anti-bead breaking edge)

A lot of information is given on the tyre among which the size, type, maximum speed and so on.

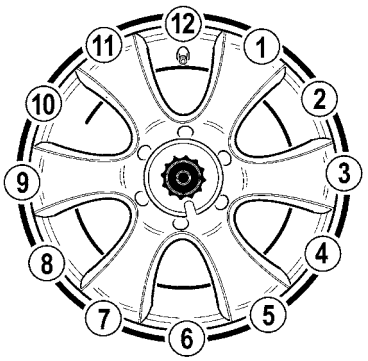
Example: **205/65 R 15 91H TL**



- **A** = 205 Tyre width, i.e. the distance between sides expressed in millimetres.
- **B** = 65 Ratio expressed as a percentage between the height of the section and its width
- **C** = R Tyre type (R = radial)
- **D** = 15 Tyre diameter in inches (wheel diameter) that must be the same as the rim's.
- **E** = 91 Maximum load that each wheel can bear.
- **F** = H Maximum speed the tyre can reach. (H= 210Km/h)
- **G** = TL Tubeless tyre

6.1 VALVE POSITION

A rim is shown in the figure as if it were a clock.
Talking about the position of the valve or tools, reference is ALWAYS made to these positions in the following working phases



ATTENTION:
So as not to damage the valve and pressure sensor, if mounted, it is essential to put the valve in the position shown (following the instructions) when bead breaking, removing and mounting.

ATTENTION:
It is strictly forbidden to mount tyres on rims that have different measurements (diameter and width). It is also forbidden to mount tyres of a size different from what is specified on the car's registration papers.

7.0 WHEEL AND TYRE CLASSIFICATION

7.1 Standard wheels

By standard wheel we mean a car wheel with steel or aluminium alloy rim with centre hole, groove close to the outer part of the rim and a conventional tyre (not RUN-FLAT or low profile)

7.2 Wheels with low-profile tyres (UHP)

By LOW PROFILE tyres (UHP) we mean tyres whose height (H) and width (C) have a ratio of under 0.5 between them (e.g. the 45 low profile series stands for a 0.45 H/C ratio).
For tyres to be considered LOW PROFILE (UHP) they must also have a maximum speed code equal to and/or higher than V.

Maximum speed code

Q= up to 160 km/h
R= up to 170 km/h
S= up to 180 km/h
T= up to 190 km/h
U= up to 200 km/h
H= up to 210 km/h
V= up to 240 km/h
W= up to 270 km/h
ZR= > 240 km/h
ZR(Y)= > 300 km/h

7.3 Wheels with RUN-FLAT tyres

RUN-FLAT are tyres that even without pressure inside allow the car to travel for a certain number of miles and at a specific speed. These values change from one manufacturer to another.
At present the market offers 2 different types of RUN-FLAT tyres:
- Those with the REINFORCED SIDE (self-supporting) where, thanks to a different mix and strengthened structure, the side of the tyre can bear the weight of the car even when there is absolutely no pressure inside it.
- Those with INTERNAL SUPPORT having a ring fitted inside the rim that supports the side of the tyre when there is no pressure inside it. This inside support can be in plastic (Pax-Sistem) or metal (Support-Ring).

All tyres that do not come in the above categories are considered standard.

The tyre changer can work on all “Standard”, “Low-Profile UHP” and reinforced side run-flat tyres.

Specific tools and accessories have to be used for run-flat tyres with inside support (Pax System or Support ring) following the instructions given by the tyre manufacturers.

The procedure for taking tyres off and putting them (with the tyre changer) is similar for standard, low-profile UHP and run-flat tyres with self-supporting reinforced side.

NOTE: The blade bead breaker is recommended for bead breaking standard wheels if you want to speed work up whereas for low profile and self-supporting run-flat wheels it is essential to use the disc bead breaker.

ATTENTION:
E’ indispensabile seguire scrupolosamente le istruzioni al fine di evitare danneggiamenti irreversibili del pneumatico, e compromissione della sicurezza del veicolo.

8.0 WDK STANDARDS

WDK is a German certifying body that has evaluated the functioning of tyre changers and their ability to work with RUN-FLAT and UHP tyres without damaging them in any way that could be potentially dangerous.

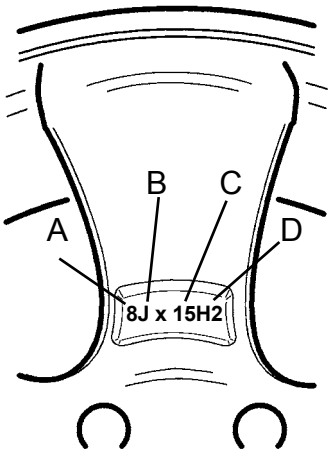
To carry out correct removal and mounting in compliance with the WDK standards the following is indispensable:
1. to know the guidelines – The guidelines are instructions on documents drawn up by WDK and valid for all tyre changer brands. They contain theoretical information and instructions on how to avoid damaging tyres, rims and pressure sensors (if present).
2. Qualified operator – The courses held are to allow the operator to learn all the directives and indications given by WDK. It is also possible to attend a specific course to obtain the WDK certificate wherever this is necessary.

6.0 IDENTIFICATION DE LA JANTE ET DU PNEUMATIQUE

Avant d'entamer toute opération de démontage ou de montage du pneumatique, il est INDISPENSABLE d'identifier les dimensions de la jante et du pneumatique qui doivent coïncider et de s'assurer que ni la jante ni le pneumatique ne sont endommagés.

ATTENTION : ces opérations sont très importantes et, effectuées correctement, elles préviennent les risques d'éclatement du pneumatique lors de la phase de collage du talon et de gonflage.
Toutes les jantes sont marquées des données de diamètre, largeur, référence d'épaulement, etc.

Exemple d'indication : 8Jx15H2



A= 8 Largeur nominale de la jante en pouces (1 pouce = 24,5 mm)

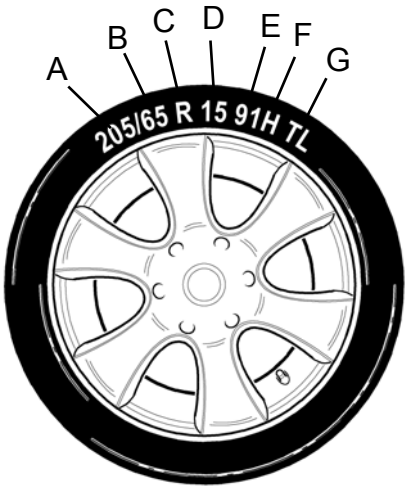
B = J Dimensions de la bride

C = 15 Diamètre nominal de la jante en pouces

D = H2 Double épaulement (bord anti-décollement du talon)

Sur le pneumatique, figurent de très nombreuses informations, entre autres les dimensions, le type, la vitesse maximale, etc.

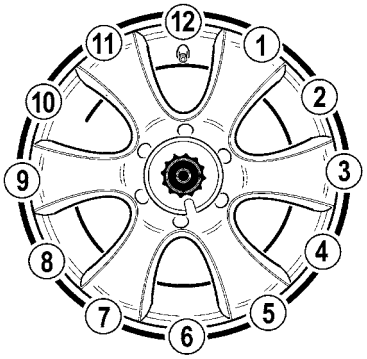
Exemple d'indication: **205/65 R 15 91H TL**



A = 205 Largeur du pneumatique, à savoir la distance entre les flancs, exprimée en millimètres.
B = 65 Rapport exprimé en pourcentage entre la hauteur de la section et sa largeur.
C = R Type de pneumatique (R = radial)
D = 15 Diamètre du pneumatique en pouces (diamètre de la roue) qui doit être identique à celui de la jante.
E = 91 Indice de charge maximale supportée par roue.
F = H Vitesse maximale que le pneumatique peut atteindre. (H = 210 km/h)
G = TL Pneumatique Tubeless

6.1 POSITION DE LA VALVE

La figure représente une jante comme le cadran d'une montre.
Lors des phases d'utilisation décrites plus bas, pour indiquer la position de la valve ou des outils, il est TOUJOURS fait référence à ces positions.



ATTENTION:
Pour ne pas endommager la valve ni le capteur de pression (si présent), il est indispensable de placer la valve dans la position indiquée, en suivant les indications fournies à cet effet, lors des opérations de décollement du talon, de démontage et de montage.

ATTENTION:
Il est rigoureusement interdit de monter des pneumatiques sur des jantes ayant des valeurs différentes (de diamètre et de largeur). Il est également interdit de monter des pneumatiques de dimensions différentes de celles indiquées sur la carte grise du véhicule.

7.0 CLASSIFICATION DES ROUES ET DES PNEUMATIQUES
7.1 Roues standard

Par roue standard, il faut entendre une roue de véhicule, avec jante en acier ou en alliage d'aluminium, avec trou central présent, canal près du côté externe de la jante et pneumatique de type traditionnel (ni RUN-FLAT ni surbaissé).

7.2 Roues avec pneumatiques surbaissés (UHP)

Par pneumatiques SURBAISSÉS (UHP), il faut entendre les pneumatiques dont le rapport entre la hauteur (H) et la largeur (C) est inférieur à 0,5 (par exemple, la série surbaissée 45 indique un rapport H/C = 0,45).
Pour être considérés comme SURBAISSÉS (UHP), les pneumatiques doivent avoir un code de vitesse maximale égal et/ou supérieur à V.

Codes de vitesse maximale

Q = jusqu'à 160 km/h
R = jusqu'à 170 km/h
S = jusqu'à 180 km/h
T = jusqu'à 190 km/h
U = jusqu'à 200 km/h
H = jusqu'à 210 km/h
V = jusqu'à 240 km/h
W = jusqu'à 270 km/h
ZR = > 240 km/h
ZR (Y) = > 300 km/h

7.3 Roues avec pneumatiques RUN-FLAT

Par pneumatiques RUN-FLAT, il faut entendre les pneumatiques qui, y compris en l'absence de toute pression interne, permettent au véhicule de parcourir un kilométrage donné à une vitesse donnée. Ces valeurs varient d'un constructeur à l'autre.
Actuellement, le marché propose 2 types différents de pneumatiques RUN-FLAT :
- Les pneumatiques à FLANC RENFORCÉ (autoportants) dont, grâce à un mélange différent et à une structure renforcée, l'épaulement est en mesure de supporter le poids du véhicule y compris en l'absence de toute pression interne.
- Les pneumatiques à SUPPORT INTERNE dotés, à l'intérieur de la jante, d'un anneau qui soutient le flanc du pneumatique en l'absence de pression interne. Le support interne peut être en matériau plastique (Pax-System) ou en métal (Support-Ring).

Tous les pneumatiques qui ne rentrent pas dans les catégories susmentionnées doivent être considérés comme standard.
Le démonte-pneu permet d'intervenir sur tous les types de roues « Standard » et de roues dotées de pneumatiques « Surbaissés UHP » ou de Run-flat à flanc renforcé.
Pour les roues Run-flat avec support interne (Pax System ou Support ring), il est nécessaire de disposer d'instruments et d'accessoires spécifiques à utiliser en suivant les instructions fournies par les constructeurs des pneumatiques.
La procédure à suivre sur démonte-pneu pour le montage et pour le démontage des pneumatiques est semblable à celle prévue pour les roues standard, pour les roues à pneumatiques surbaissés UHP et Run-flat à flanc renforcé autoportant.
NOTE : Pour le décollement du talon, il est recommandé d'utiliser le décolle-talon à palette pour les roues standard, si l'on souhaite accélérer les opérations, alors que sur les roues à pneumatiques surbaissés et Run-flat autoportants, il est fortement conseillé d'utiliser le décolle-talon à disques.

ATTENZIONE:
Il est impératif de veiller au respect scrupuleux des instructions afin de prévenir les risques de dommages irréparables causés au pneumatique qui auraient pour effet de compromettre la sécurité du véhicule.

8.0 NORMES WDK
WDK est un organisme de certification allemand qui a été chargé d'évaluer le fonctionnement des démonte-pneus et leur capacité à être utilisés sur des roues RUN-FLAT et UHP sans causer de dommages potentiellement dangereux aux pneumatiques.
Pour effectuer correctement le montage et le démontage dans le respect des normes WDK, les conditions suivantes sont indispensables :
1. Connaissance des instructions générales : il s'agit d'indications figurant sur les documents établis par WDK, valables pour tous les démonte-pneus, de quelque marque que ce soit. Les documents en question contiennent des informations théoriques et des instructions à suivre pour prévenir les dommages causés au pneumatique, à la jante et à l'éventuel capteur de pression.
2. Opérateur qualifié – Les cours organisés permettent l'apprentissage des directives et des indications fournies par WDK. Il est par ailleurs possible de suivre le cours spécifique organisé pour obtenir, si nécessaire, le certificat WDK.

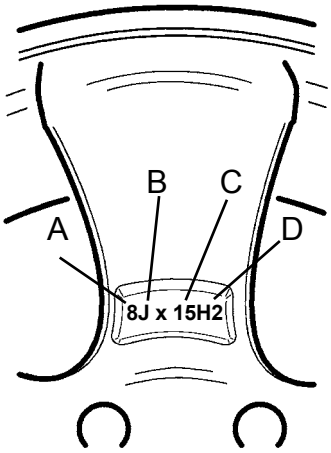
6.0 IDENTIFIZIERUNG DER FELGE UND DES REIFENS

Vor der Demontage und der Montage des Reifens ist es UNBEDINGT notwendig, die Größe der Felge und des Reifens, die übereinstimmen muss, zu identifizieren und sicherzustellen, dass weder Felge noch Reifen beschädigt sind.

ACHTUNG: Hierbei handelt es sich um sehr wichtige Arbeiten, die –wenn korrekt ausgeführt- dazu beitragen, die Berstgefahr des Reifens beim Wulstaufziehen und Füllen zu reduzieren.

Alle Felgen sind mit einer Prägung versehen, die die Angaben zu Durchmesser, Maulweite, HUMP-Nummer usw. enthält.

Kennungsbeispiel: 8Jx15H2



A= 8 Maulweite der Felge in Zoll (1 Zoll=24,5mm)

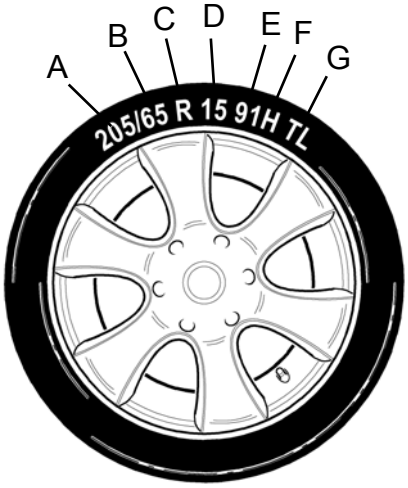
B = J Felgenhornausführung

C = 15 Felgennenndurchmesser in Zoll

D = H2 Doppelhump (verhindert das Verrutschen des Reifens auf der Felge)

Am Reifen sind viele Informationen angegeben, darunter Größe, Typ und Höchstgeschwindigkeit usw..

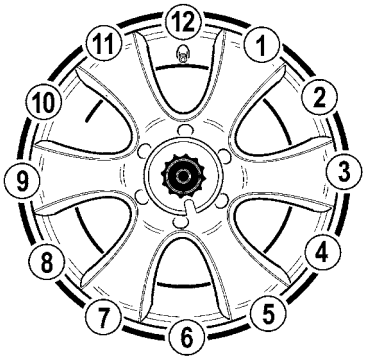
Kennungsbeispiel: **205/65 R 15 91H TL**



A= 205 Reifenquerschnittsbreite, d.h. Abstand zwischen den Seitenwänden, in Millimeter.
B = 65 Verhältnis Reifenhöhe zu Reifenbreite in %
C = R Reifentyp (R = Radial)
D = 15 Reifendurchmesser in Zoll, muss mit dem Durchmesser der Felge übereinstimmen.
E = 91 Kennzahl für die Tragfähigkeit jedes einzelnen Reifens.
F = H Höchstgeschwindigkeit, die der Reifen erreichen darf. (H= 210km/h)
G = TL Tubeless-Reifen

6.1 POSITION DES VENTILS

Auf der Abbildung ist eine Felge nach Art einer Uhr abgebildet.
Wenn während der in der Folge aufgeführten Arbeitsvorgänge von der Ventilposition oder den Werkzeugen gesprochen wird, bezieht man sich immer auf diese Positionen.



ACHTUNG:
Zum Vermeiden einer Beschädigung des Ventils und des Drucksensors (wenn vorhanden),
ist es unbedingt notwendig, das Ventil unter Befolgen der Anweisungen während der Abdrück-, Demontage- und Montagevorgänge in die angegebene Position zu bringen.

ACHTUNG:
Es ist strikt verboten, Reifen auf Felgen aufzuziehen, die einen anderen Durchmesser und eine andere Breite haben. Ferner ist es verboten, Reifen aufzuziehen, deren Durchmesser von dem im Fahrzeugbrief angegebenen Durchmesser abweicht.

7.0 KLASSIFIZIERUNG DER RÄDER UND REIFEN

7.1 Standardräder

Unter Standardrad versteht sich ein Fahrzeugrad mit Stahl- oder Leichtmetallfelge, zentraler Öffnung, Felgenbett in der Nähe der Außenseite der Felge und Reifen des herkömmlichen Typs (nicht RUN-FLAT oder Niederquerschnitt).

7.2 Räder mit Niederquerschnittsreifen (UHP)

Niederquerschnittsreifen (UHP) sind Reifen mit Höhe (H)/Breite (C)-Verhältnissen unter 0,5 (z.B. steht 45 für ein H/C-Verhältnis von 0,45).
Niederquerschnittsreifen (UHP) müssen ferner einen Höchstgeschwindigkeitsindex gleich V und/oder höher aufweisen.

Höchstgeschwindigkeitsindex

Q= bis 160 km/h
R= bis 170 km/h
S= bis 180 km/h
T= bis 190 km/h
U= bis 200 km/h
H= bis 210 km/h
V= bis 240 km/h
W= bis 270 km/h
ZR= > 240 km/h
ZR(Y)= > 300 km/h

7.3 Räder mit RUN FLAT Reifen

RUNFLAT-Reifen sind Reifen mit Notlaufeigenschaften, d.h. Reifen, die auch bei fehlendem Druck über eine gewisse Kilometerzahl bei einer gewissen Geschwindigkeit weiter verwendet werden können. Diese Werte sind von Hersteller zu Hersteller unterschiedlich.
Gegenwärtig werden auf dem Markt 2 verschiedene Typen RUNFLAT-Reifen angeboten:
- Reifen mit VERSTÄRKTER SEITENWAND (selbsttragend), bei denen die Reifenschulter dank einem anderen Gemisch und einer verstärkten Struktur in der Lage ist, das Gewicht des Fahrzeugs zu tragen, auch wenn der Reifendruck gleich Null ist.
- Reifen mit INNEREM STÜTZRING, bei denen ein in der Felge angebrachter Ring die Seitenwand bei Druckabfall abstützt. Der Innenring kann aus Kunststoff (Pax-System) oder Metall (Support-Ring) bestehen.

Alle nicht den oben genannten Kategorien angehörende Reifen sind als Standard-Reifen anzusehen.

Die Reifenmontiermaschine erlaubt das Bearbeiten aller Standardräder, UHP-Niederquerschnittsräder und Runflat-Räder mit verstärkten Seitenwänden.
Für Runflat-Räder mit innerem Stützring (Pax System oder Support-Ring) ist Sonderwerkzeug erforderlich, das gemäß den spezifischen Anweisungen der Reifenhersteller zu verwenden ist.
Das an der Reifenmontiermaschine beim Aufziehen und Abziehen der Reifen anzuwendende Verfahren ist sowohl für Standardräder als UHP-Niederquerschnittsräder und Runflat-Räder mit selbsttragender verstärkter Seitenwand gleich.
ANMERKUNG: Es wird empfohlen, bei Standardrädern zum Abdrücken den Schaufelabdrücker zu verwenden, wenn die Arbeitsgänge beschleunigt werden sollen, während für Räder mit Niederquerschnittsreifen und selbstragenden Runflat-Reifen unbedingt der Scheibenabdrücker vorzuziehen ist.

ACHTUNG:
Alle Anleitungen sind strikt zu befolgen, um irreparable Beschädigungen des Reifens, die zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit des Fahrzeugs führen, zu vermeiden.

8.0 WDK-NORMEN

WDK ist ein deutsches Zertifizierungsinstitut, das den Betrieb der Reifenmontiermaschinen und deren Eignung zur Bearbeitung von RUNFLAT- und UHP-Rädern ohne eine potentiell gefährliche Beschädigung der Reifen beurteilt hat.

Zum korrekten Auf- und Abziehen unter Berücksichtigung der WDK-Vorschriften ist Folgendes unentbehrlich:
1. Kenntnis der Richtlinien – Die Richtlinien sind in den von WDK zusammengestellten Unterlagen enthaltene Anleitungen und gelten für Reifenmontiermaschinen aller Marken. Sie enthalten theoretische Informationen und Anleitungen zum Vermeiden einer Beschädigung des Reifens, der Felge und des eventuellen Drucksensors.
2. Qualifizierter Bediener – Die angebotenen Schulungskurse machen die Bediener mit allen Richtlinien und Anleitungen des WDK vertraut. Es besteht ferner die Möglichkeit, den spezifischen Kurs zum Erlangen des WDK-Zertifikats zu besuchen, wenn ein solches benötigt wird.

9.0 USO

Non utilizzare la macchina prima di aver letto e capito tutto il manuale e gli avvertimenti in esso riportati.

L'uso dello smontagomme si suddivide in tre parti:
a) STALLONATURA b)SMONTAGGIO DEL PNEUMATICO c)MONTAGGIO DEL PNEUMATICO

Prima di qualsiasi operazione è necessario sgonfiare il pneumatico e togliere tutti i contrappesi di equilibratura.

Note sull'utilizzo:
I cerchi delle moto sono sempre piu' frequentemente costruiti con leghe speciali o materiali come il carbonio o il magnesio.
Per bloccare questi tipi di cerchio occorre utilizzare il kit attacchi per ruote moto cod 2008632 e limitare la pressione esercitata dal piatto autocentrante ad un massimo di 5 bar.
In questo modo si evita di danneggiarli o deformarli in modo irreparabile.
Qualora il Vs. smontagomme fosse sprovvisto di regolatore di pressione, per limitare la pressione di esercizio e' consigliabile installare l'apposito kit cod. 2011215.

9.0 OPERATION

Do not use the machine until you have read and understood the entire manual and the warnings it provides.

The operation of the tyre changer is divided into three parts:
a) BREAKING THE BEAD b) REMOVING THE TYRE c) MOUNTING THE TYRE

Before carrying out any operation, deflate the tyre and take off all the wheel balancing weights.

Note for use:
The motorcycle rims are more and more frequently constructed by using special alloys or materials like carbon or magnesium.
To lock this kind of rims it is necessary to use the motorcycle wheels adaptors kit, code nr. 2008632 and to limit the pressure exerted by turntable to 5 bar max., in order to avoid any irreparable damage of deformation.
If your tyre-changer is not equipped with pressure regulator, it is advised to add the kit having code nr. 2011215

9.0 UTILISATION

Ne pas utiliser la machine sans avoir lu et compris tout le manuel ainsi que les remarques.

L'utilisation du démonte-pneus est divisée en trois parties:
a) DECOLLAGE b) DEMONTAGE DU PNEU c) MONTAGE DU PNEU

Avant toute opération, dégonfler le pneu et enlever toutes les masses d'équilibrage.

Note d'emploi:
Les jantes motos sont de plus en plus construites en utilisant d'alliages spéciales ou de matériaux comme le carbone ou le magnésium.
Pour bloquer ce genre de jantes il faut employer le jeu d'adaptateurs pour roues moto code nr. 2008632 et limiter la pression exercée par le plateau centreur à 5 bar maxi., afin d'éviter tout endommagement ou déformation irréparable.
Si votre démonte-pneus n'est pas pourvu d'un régulateur de pression, il est conseillé d'installer le jeu code 2011215.

9.0 BETRIEB

Vor der ersten Benützung der Maschine das ganze Handbuch sowie alle darin enthaltenen Hinweise, aufmerksam lesen.

Die Benützung des Reifenmontiergerätes kann in drei Teile aufgeteilt werden:

a)ABDRÜCKEN b)DEMONTAGE DES REIFENS c)MONTAGE DES REIFENS

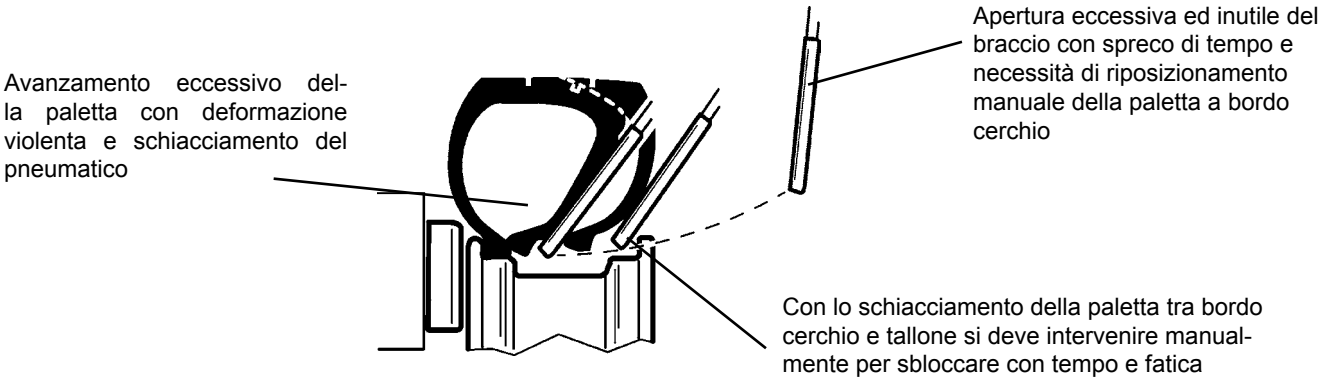
Bevor mit der Arbeit begonnen wird, muß die Reifenluft abgelassen und alle Auswuchtungsgegengewichte entfernt werden.

Anm. zur Verwendung:
Die Motorradfelgen werden immer öfter durch Verwendung von Sonderstoff sowie Kohlen- oder Magnesium hergestellt.
Zum Einspannen solcher Felgen ist es nötig, die Satz von Motorradräderadaptern (Kode-Nr. 2008632) zu verwenden und den vom Zentriertisch getriebenen Druck zu max. 5 Bar zu begrenzen.
Auf diese Weise wird es vermeidet, die Felgen zu beschädigen o. verformen.
Sollte Ihre Montiermaschine mit Druckregler nicht versehen sein, so wird es empfohlen, Satz mit Kode-Nr. 2011215 einzubauen.

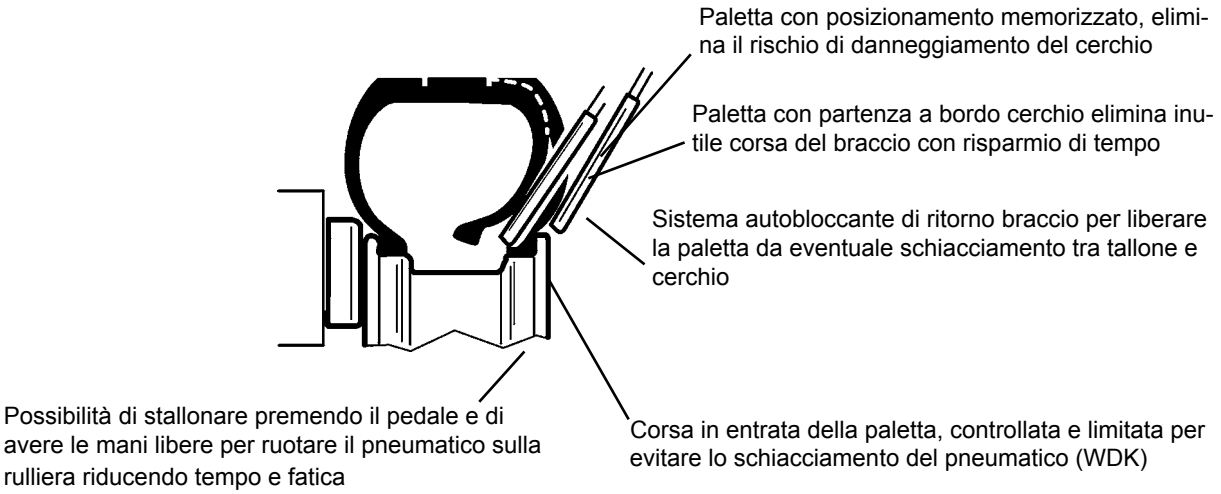
10.0 SBS Smart Blade System vantaggi

- Dopo il posizionamento della paletta a bordo cerchio, non occorre più agire sull'impugnatura del braccio stallo natore o sul pulsante, grazie alla corsa memorizzata in entrata e uscita, controllata dal sistema SBS. Ciò con sente di avere le due mani libere per ruotare agevolmente la ruota sulla rulliera.
- Durante la stallonatura, quando la paletta rimane schiacciata tra il bordo del cerchio ed il tallone del pneumatico il sistema SBS la libera spingendola verso l'esterno (Power Out) senza eccedere la posizione di partenza a bordo cerchio. Ciò evita interventi manuali faticosi e velocizza notevolmente il lavoro dell'operatore.
- La corsa della paletta è memorizzata e controllata a partire da bordo cerchio sino ad una posizione interna prefissata per evitare deformazione e schiacciamento del pneumatico. Ciò consente di rispettare pienamente le normative WDK senza l'utilizzo di ulteriori accessori.

Sistema tradizionale svantaggi:


Avanzamento eccessivo della paletta con deformazione violenta e schiacciamento del pneumatico
Apertura eccessiva ed inutile del braccio con spreco di tempo e necessità di riposizionamento manuale della paletta a bordo cerchio
Con lo schiacciamento della paletta tra bordo cerchio e tallone si deve intervenire manualmente per sbloccare con tempo e fatica

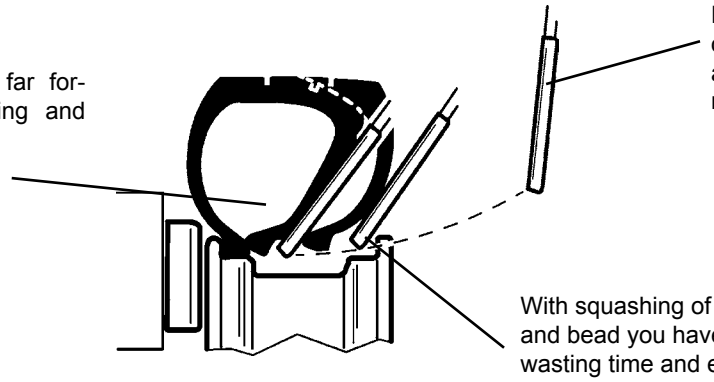
Sistema SBS vantaggi:


Paletta con posizionamento memorizzato, elimina il rischio di danneggiamento del cerchio
Paletta con partenza a bordo cerchio elimina inutile corsa del braccio con risparmio di tempo
Sistema autobloccante di ritorno braccio per liberare la paletta da eventuale schiacciamento tra tallone e cerchio
Possibilità di stallonare premendo il pedale e di avere le mani libere per ruotare il pneumatico sulla rulliera riducendo tempo e fatica
Corsa in entrata della paletta, controllata e limitata per evitare lo schiacciamento del pneumatico (WDK)

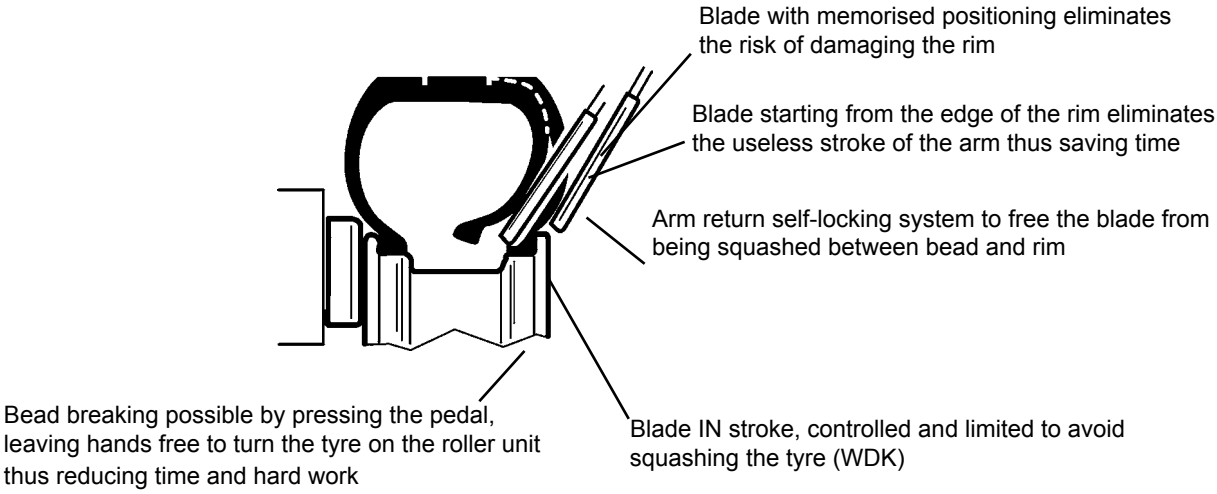
10.0 Advantages of the SBS Smart Blade System

- Once the blade has been positioned on the rim edge, there is no longer any need to use the bead breaker arm handgrip or the push button because the IN/OUT stroke is memorised, controlled by the SBS system. This means you have both hands free to turn the wheel easily on the roller unit.
- While bead breaking, when the blade is squashed between rim edge and tyre bead, the SBS system frees it by pushing it outwards (Power Out) without going beyond the starting position on the rim edge. This translates into no laborious manual interventions and speeds up the operator's task considerably.
- Blade stroke is memorised and controlled starting from the rim edge up to a fixed inside position to prevent the tyre from being squashed and deformed. This allows full compliance with the WDK standards without the use of any other accessories.

Disadvantages of the conventional system:


The blade moves too far forward, violently deforming and squashing the tyre
Excessive and useless opening of the arm with a waste of time and requiring manual repositioning of the blade on the rim edge
With squashing of the blade between rim edge and bead you have to act manually to release it, wasting time and energy

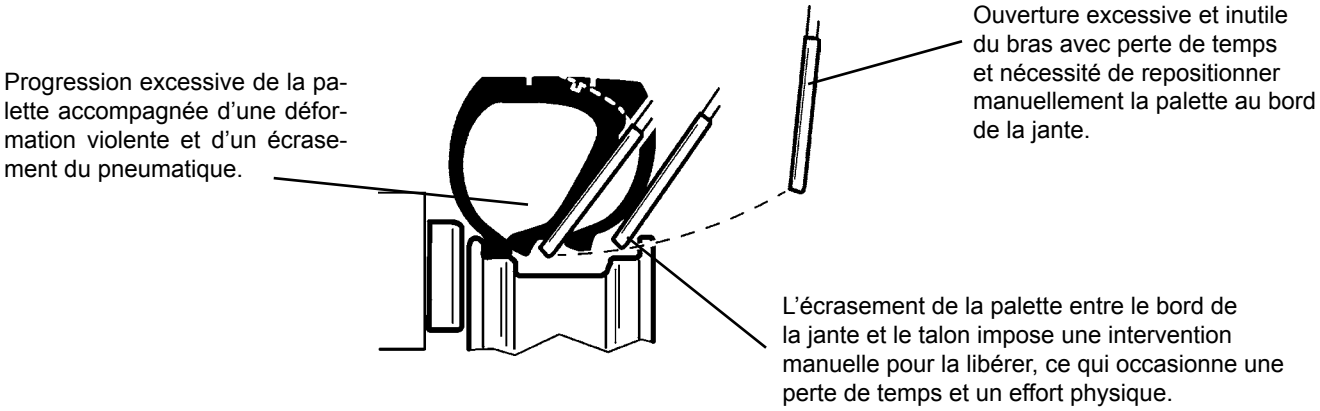
Advantages of the SBS system:


Blade with memorised positioning eliminates the risk of damaging the rim
Blade starting from the edge of the rim eliminates the useless stroke of the arm thus saving time
Arm return self-locking system to free the blade from being squashed between bead and rim
Bead breaking possible by pressing the pedal, leaving hands free to turn the tyre on the roller unit thus reducing time and hard work
Blade IN stroke, controlled and limited to avoid squashing the tyre (WDK)

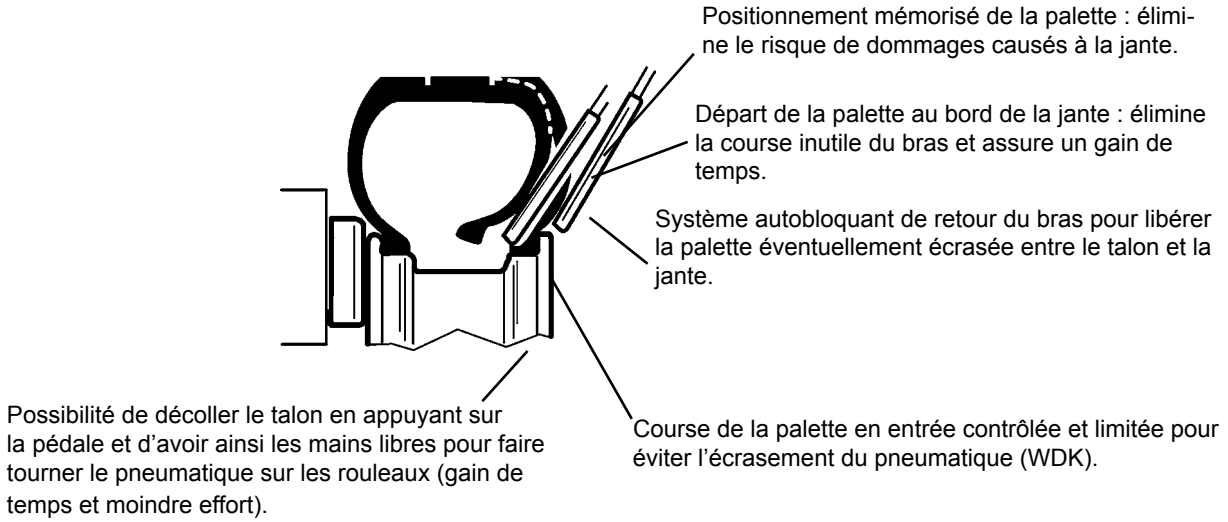
10.0 Avantages du système SBS (Smart Blade System)

- Après le positionnement de la palette sur le bord de la jante, il n'est plus nécessaire d'intervenir sur la poignée du bras décolle-talon ni sur le bouton, grâce à la course mémorisée en entrée et en sortie contrôlée par le système SBS. Cela permet d'avoir les deux mains libres pour faire tourner facilement la roue sur les rouleaux.
- Pendant le décollement du talon, quand la palette est écrasée entre le bord de la jante et le talon du pneumatique, le système SBS la libère en la poussant vers l'extérieur (Power Out) sans dépasser la position de départ sur la jante. Cela évite de devoir effectuer des interventions manuelles fatigantes et accélère considérablement le travail de l'opérateur.
- La course de la palette est mémorisée et contrôlée à partir du bord de la jante jusqu'à une position interne préétablie pour prévenir la déformation et l'écrasement du pneumatique. Cela permet de respecter pleinement les normes WDK sans utiliser aucun autre accessoire.

Inconvénients du système traditionnel:


Progression excessive de la palette accompagnée d'une déformation violente et d'un écrasement du pneumatique.
Ouverture excessive et inutile du bras avec perte de temps et nécessité de repositionner manuellement la palette au bord de la jante.
L'écrasement de la palette entre le bord de la jante et le talon impose une intervention manuelle pour la libérer, ce qui occasionne une perte de temps et un effort physique.

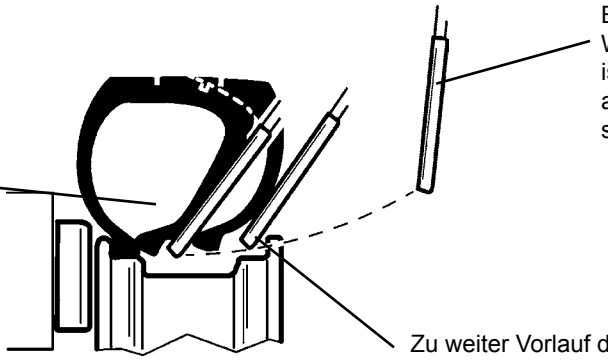
Avantages du système SBS:


Positionnement mémorisé de la palette : élimine le risque de dommages causés à la jante.
Départ de la palette au bord de la jante : élimine la course inutile du bras et assure un gain de temps.
Système autobloquant de retour du bras pour libérer la palette éventuellement écrasée entre le talon et la jante.
Possibilité de décoller le talon en appuyant sur la pédale et d'avoir ainsi les mains libres pour faire tourner le pneumatique sur les rouleaux (gain de temps et moindre effort).
Course de la palette en entrée contrôlée et limitée pour éviter l'écrasement du pneumatique (WDK).

10.0 SBS Smart Blade System Vorteile

- Nach dem Positionieren der Abdrückschaufel am Felgenrand ist es dank dem vom SBS-System gesteuerten gespeicherten Vor- und Zurück-Hub nicht mehr notwendig, auf den Griff des Abdrückarms oder den Druckknopf einzuwirken. Dadurch sind beide Hände frei, um das Rad bequem auf der Rollenplattform zu drehen.
- Wenn die Schaufel beim Abdrücken zwischen Felgenrand und Reifenwulst eingeklemmt wird, befreit das SBS-System sie, indem es sie nach außen presst (Power out), ohne die Ausgangsposition am Felgenrand zu überschreiten. Dadurch werden anstrengende manuelle Eingriffe vermieden und die Arbeit des Bedieners wird bedeutend beschleunigt.
- Der Schaufelhub wird vom Felgenrand bis zu einer vorgegebenen inneren Position gespeichert und gesteuert, um ein Verformen und Quetschen des Reifens zu verhindern. Das erlaubt das genaue Einhalten der WDK-Vorschriften ohne Einsatz weiteren Zubehörs.

Herkömmliches System Nachteile:

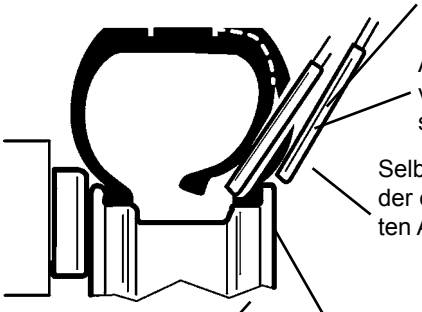


Zu weite und unnötige Öffnung des Armes mit Zeitverlust und Notwendigkeit einer manuellen Neupositionierung der Abdrückschaufel am Felgenrand

Bei zwischen Felgenrand und Wulst eingeklemmter Schaufel ist manuell einzugreifen, was anstrengend ist und Zeit kostet.

Zu weiter Vorlauf der Schaufel mit starker Verformung und Quetschen des Reifens

SBS-System Vorteile:



Schaufel mit gespeicherter Positionierung, verhindert eine Beschädigung der Felge.

Abdrückschaufel mit Hubbeginn am Felgenrand, vermeidet einen unnötigen Armhub, was Zeit spart.

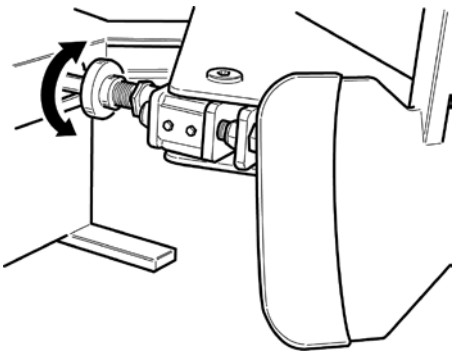
Selbstsperrendes Armrückholsystem zum Befreien der eventuell zwischen Wulst und Felge eingeklemmten Abdrückschaufel.

Der Reifen kann durch Treten des Pedals abgedrückt werden. Dadurch sind die Hände frei, um den Reifen auf der Rollenplattform zu drehen, was Zeit spart und weniger anstrengend ist.

Kontrollierte und begrenzte Eindringbewegung der Schaufel, um ein Quetschen des Reifens zu vermeiden (WDK)

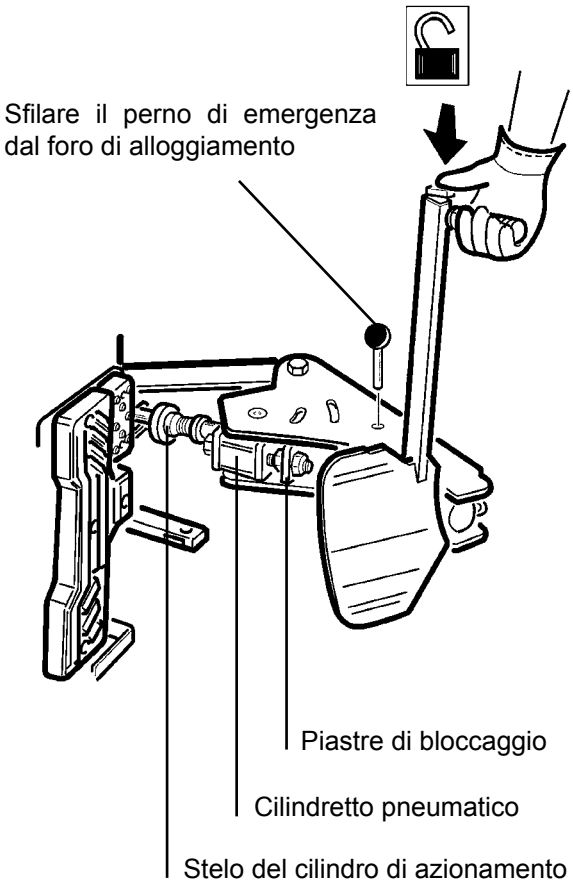
10.1 Registrazione corsa della paletta

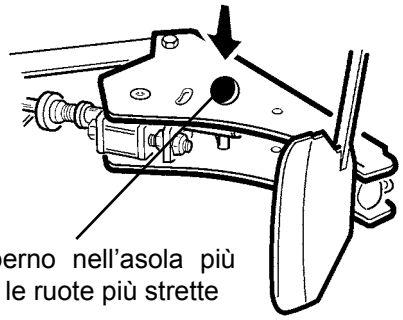
Il movimento della paletta viene predisposto in origine per ottenere una corsa di circa 12 cm. Se necessario, si può ridurre o aumentare la corsa della paletta agendo sulla ghiera mostrata in figura. Avvitando la ghiera si riduce la corsa della paletta, mentre svitando si aumenta la corsa e quindi la penetrazione della paletta nel pneumatico. Si consiglia tuttavia di non spingere il tallone oltre il canale del cerchio.

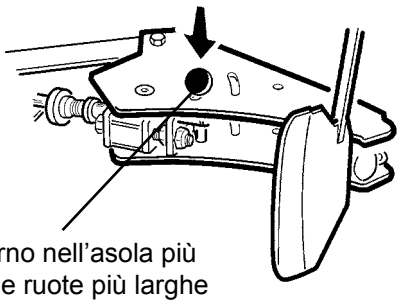


10.2 Utilizzo del perno di emergenza

- In caso di malfunzionamento, il sistema SBS potrebbe non mantenere la memoria impostata relativa alla larghezza della ruota, e come conseguenza, il braccio stallonatore perderebbe la sua efficacia.
- Per ristabilire un corretto funzionamento, è necessario provvedere alla manutenzione e regolazione delle piastre di bloccaggio ed al controllo del cilindretto pneumatico che le aziona.
- Per consentire l'uso immediato dello stallonatore, in attesa dell'intervento di manutenzione e regolazione, si deve utilizzare il perno di emergenza che funge da otturatore di collegamento tra il braccio stallonatore e lo stelo del cilindro di azionamento.
- In base alla larghezza della ruota si può predisporre l'apertura del braccio stallonatore, posizionando il perno in una delle due apposite asole, in modo che lo stesso si infili correttamente nel foro dello stelo del cilindro.
- Per ruote estremamente larghe, sino a 470 mm (17"), lo stallonatore può funzionare se il perno resta inserito nel suo foro di alloggiamento.

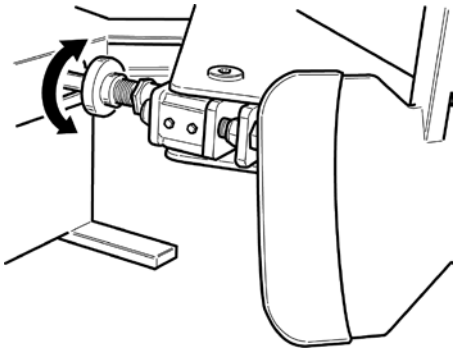

Sfilare il perno di emergenza dal foro di alloggiamento
Piastre di bloccaggio
Cilindretto pneumatico
Stelo del cilindro di azionamento





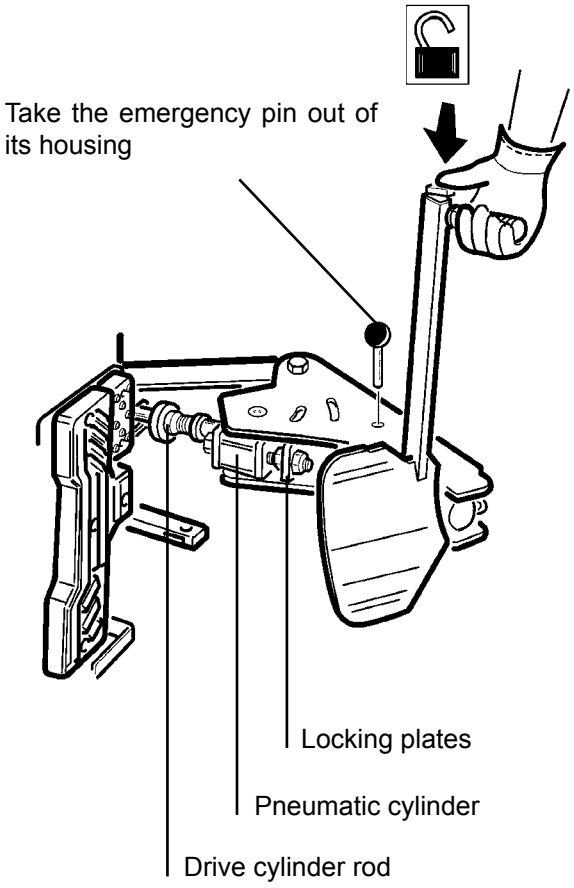
10.1 Blade stroke adjustment

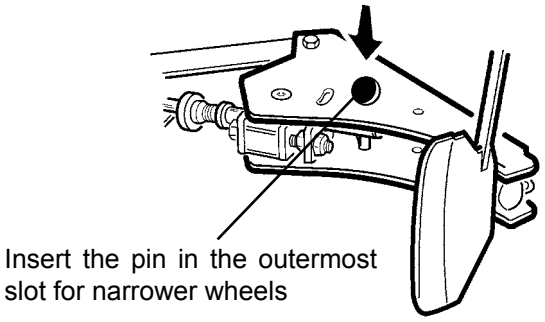
Blade movement is factory-set for a stroke of about 12 cm. Blade stroke can be reduced or increased if necessary by means of the ring nut shown in the figure. Tighten the ring nut to reduce blade stroke or loosen it to increase stroke and consequently blade penetration in the tyre. However, do not push the bead beyond the rim groove.

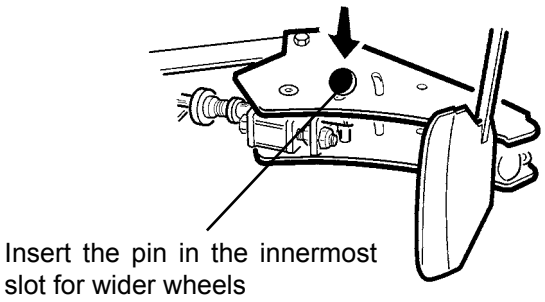


10.2 Using the emergency pin

- In the case of a malfunction, the SBS system might lose the memorised wheel width and, as a consequence, the bead breaker arm would lose its effectiveness.
- To restore correct operation the locking plates have to be serviced and adjusted and the pneumatic cylinder that drives them checked.
- To use the bead breaker immediately while waiting for servicing and adjustment, use the emergency pin that acts as a connection block between the bead breaker arm and the drive cylinder rod.
- Open the bead breaker arm based on the width of the wheel, positioning the pin in one of the two slots so it fits correctly inside the cylinder rod hole.
- In the case of very wide wheels, up to 470 mm (17”), the bead breaker can work if the pin stays inside its hole.

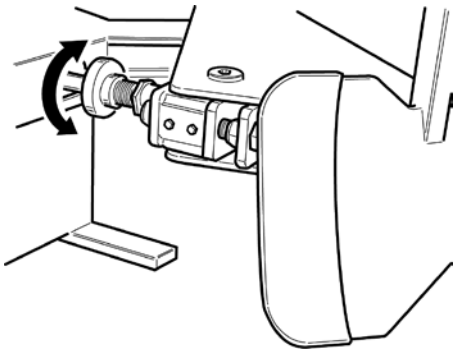






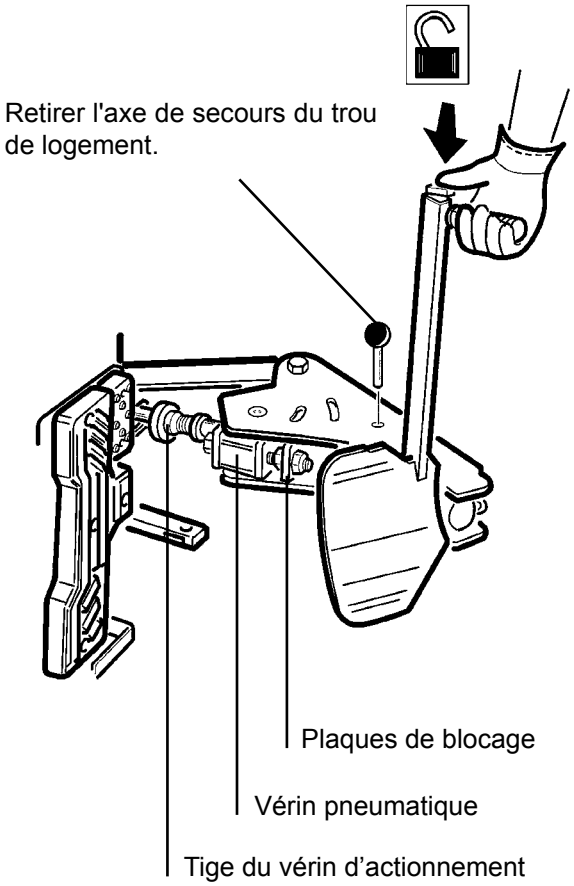
10.1 Réglage de la course de la palette

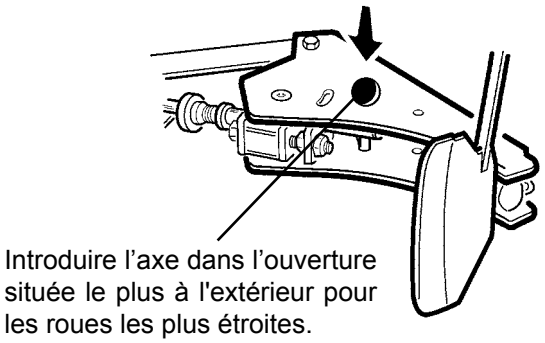
Le mouvement de la palette est préréglé pour obtenir une course d'environ 12 cm. Au besoin, il est possible de réduire ou d'augmenter la course de la palette en intervenant sur la bague prévue à cet effet (voir figure). En vissant la bague, la course de la palette diminue et en la dévissant elle augmente, à savoir qu'elle pénètre davantage dans le pneumatique. Toutefois, il est recommandé de ne pas pousser le talon au-delà du canal de la jante.

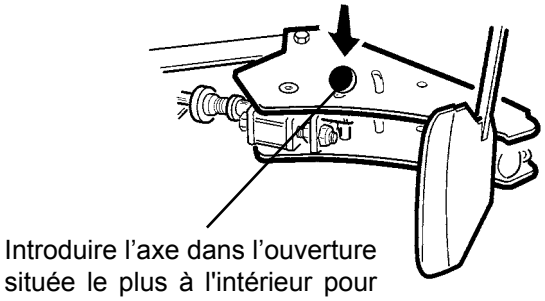


10.2 Utilisation de l'axe de secours

- En cas de mauvais fonctionnement, le système SBS pourrait perdre la valeur mémorisée relative à la largeur de la roue et dans ce cas, le bras décolle-talon perdrait toute efficacité.
- Pour rétablir le bon fonctionnement, il est nécessaire de procéder à l'entretien et au réglage des plaques de blocage, et au contrôle du vérin pneumatique qui assure leur actionnement.
- Pour permettre l'utilisation immédiate du décolle-talon, dans l'attente de l'intervention d'entretien et de réglage, il est nécessaire d'utiliser l'axe de secours qui fait office d'obturateur de raccordement entre le bras décolle-talon et la tige du vérin d'actionnement.
- En fonction de la largeur de la roue, il est possible de régler l'ouverture du bras décolle-talon, en plaçant l'axe dans une des deux ouvertures prévues à cet effet, de telle sorte qu'il s'introduise correctement dans le trou de la tige du vérin.
- Pour les roues très larges, jusqu'à 470 mm (17"), le décolle-talon peut fonctionner, à condition que l'axe reste engagé dans le trou de logement.

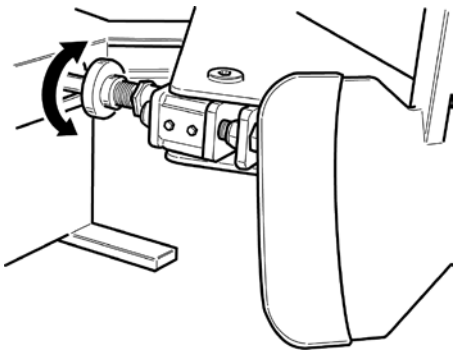






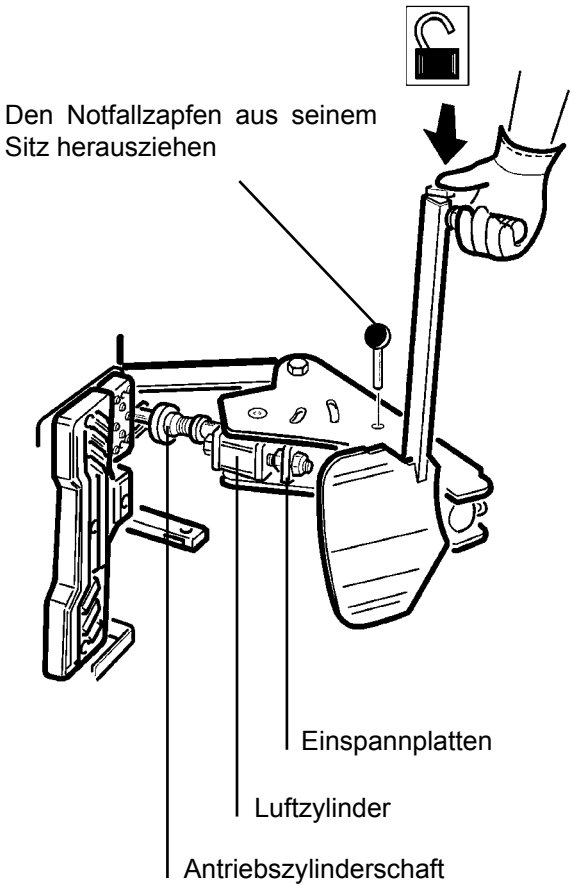
10.1 Einregulierung des Schaufelhubs

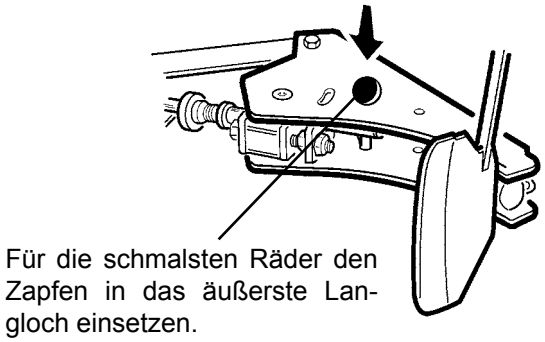
Die Bewegung der Abdrückschaufel wird ursprünglich derart eingestellt, dass ein Hub von zirka 12 cm erhalten wird. Wenn notwendig, kann der Schaufelhub durch Einwirken auf die auf der Abbildung dargestellte Überwurfmutter erhöht oder verringert werden. Durch Festschrauben der Überwurfmutter wird der Schaufelhub verringert, während dieser wie auch das Eindringen der Schaufel in den Reifen durch Lockern erhöht wird. Es wird jedoch empfohlen, den Wulst nicht über das Felgenbett hinaus zu drücken.



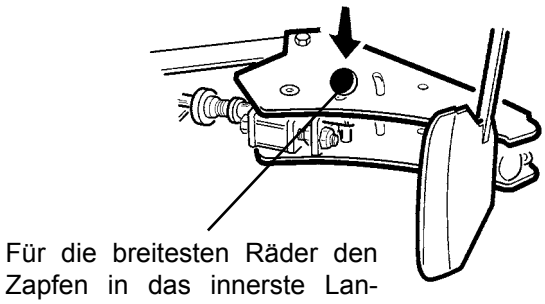
10.2 Gebrauch des Notfallzapfens

- Bei Betriebsstörungen kann es vorkommen, dass die im SBS-System gespeicherte Radbreite verloren geht und der Abdrückarm unwirksam wird.
- Zur Wiederherstellung des korrekten Betriebs müssen die Spannplatten eingestellt und der diese betätigende Luftzylinder kontrolliert werden.
- Für den sofortigen Gebrauch des Abdrückers ist bis zur Ausführung der Wartungs- und Einstellarbeiten der Notfallzapfen zu verwenden, der als Verbindung zwischen Abdrückarm und Schaft des Antriebszylinders dient.
- In Abhängigkeit von der Radbreite kann die Öffnungsweite des Abdrückarms eingestellt werden, indem der Zapfen in eines der speziellen Langlöcher eingesetzt wird, damit er korrekt in die Öffnung des Zylinderschafts eintritt.
- Für extrem breite Räder bis zu 470 mm (17“) kann der Abdrücker verwendet werden, wenn der Zapfen in seinem Sitz bleibt.





Für die schmalsten Räder den Zapfen in das äußerste Langloch einsetzen.

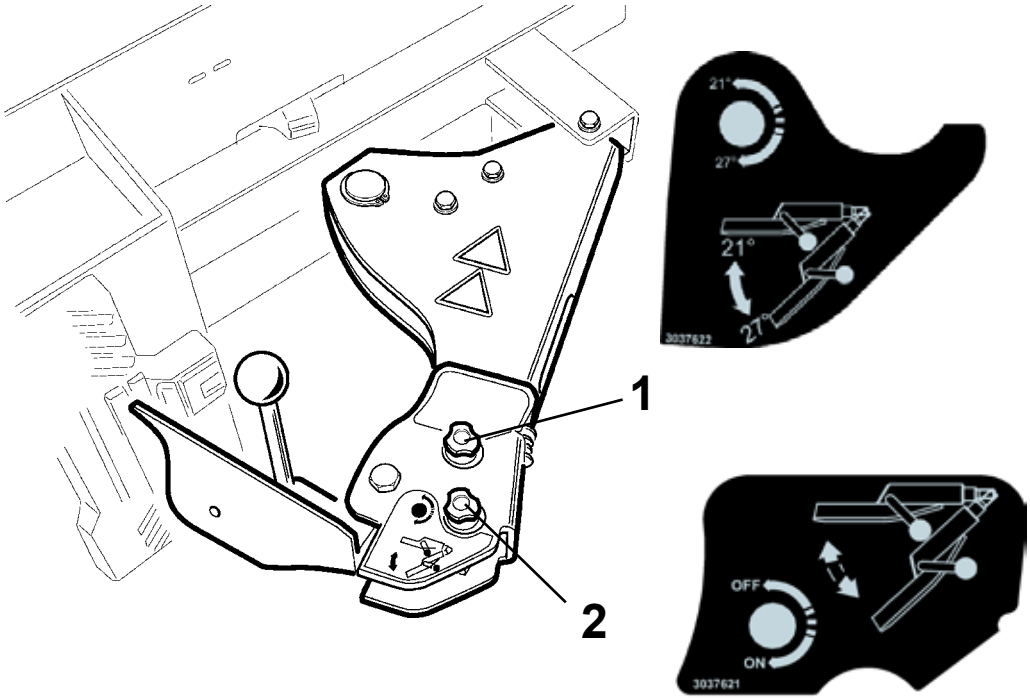


Für die breitesten Räder den Zapfen in das innerste Langloch einsetzen.

10.3 Regolazione della paletta stallonatore

A seconda del tipo di pneumatico da smontare, è possibile regolare l'inclinazione della paletta e lo spostamento del braccio stallonatore.

Per la stallonatura di un pneumatico run flat occorre ruotare il selettore **1** sulla posizione **21***, mentre per un pneumatico tradizionale sulla posizione di **27°**.

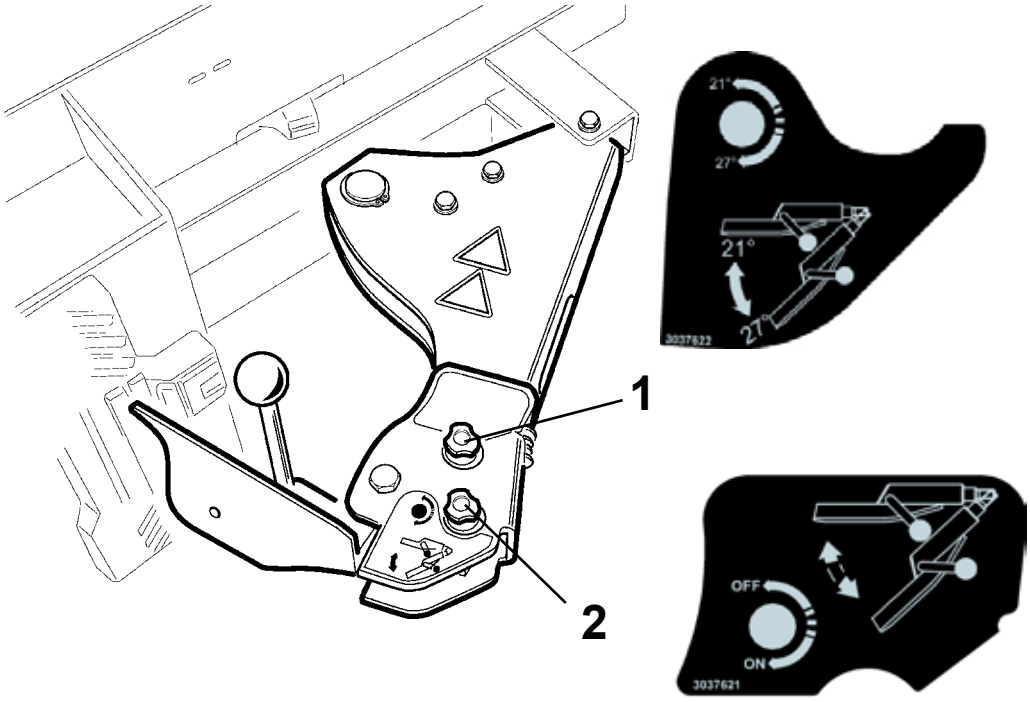


Il selettore **2**, posizionato su **ON**, determina una oscillazione della paletta, mentre posizionando il il selettore su **OFF** la paletta rimane bloccata al braccio stalonatore. E' consigliabile utilizzare l'oscillazione della paletta per stallonare pneumatici tradizionali con fianco morbido.

10.3 Bead breaker shovel adjusting operations.

The inclination of shovel and the movement of bead breaker arm can be adjusted according to the kind of tyre to be removed.

Turn selector **1** to position **21°** to break the bead of a run flat tyre; turn it to position **27°** for conventional tyres.

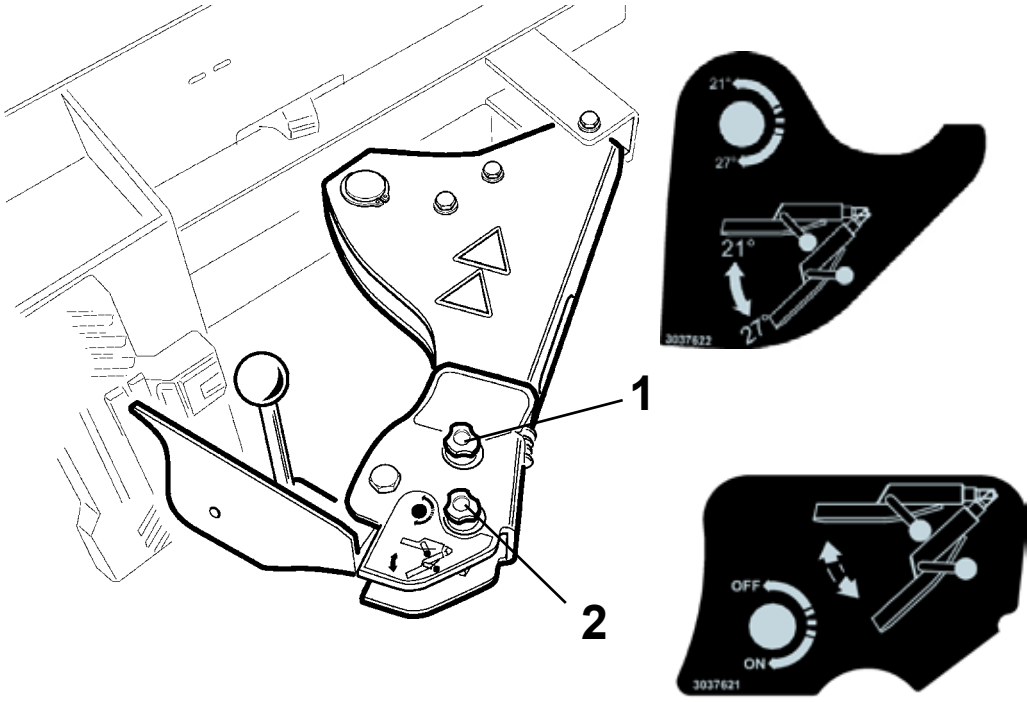


Selector **2**, in position **ON**, makes the shovel swing while in position **OFF** lets the shovel stay clamped to the bead breaker arm. It is recommended to use the “swinging” mode (pos. ON) for bead breaking operations of soft sidewall conventional tyres.

10.3 Réglage de la pelle décolleur

Il est possible de régler l'inclinaison de la pelle et le déplacement du bras décolleur par rapport au pneu à démonter.

Pour le décollage du talon d'un pneu "run flat" il faut tourner le sélecteur **1** en position **21°** tandis que pour un pneu traditionnel il faut le tourner en position **27°**.

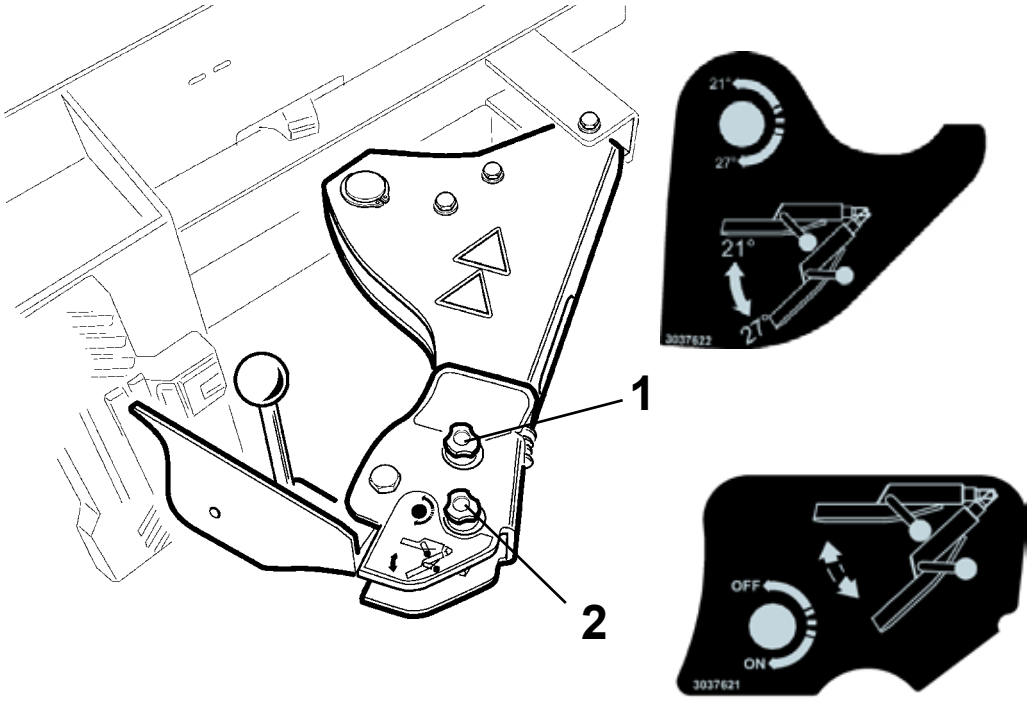


Le sélecteur **2**, positionné sur **ON**, permet l'oscillation de la pelle, tandis qu'en position **OFF** la pelle reste bloquée au bras décolleur. Il est conseillé d'utiliser l'oscillation de la pelle (pos. ON) pour décoller le pneus traditionnels aux flancs souples.

10.3 Einstellung der Wulstabdrückschaufel

Schaufelneigung und Wulstabdrückarmlauf können nach Reifentyp eingestellt werden.

Drehen Sie den Wähler **1** auf Pos. **21°** für das Wulstabdrücken von Run Flat Reifen und auf Pos. **27°** für traditionelle Reifen.



Wähler **2** auf Pos. **ON** betätigt die Schaufelneigung, während auf Pos. **OFF** bleibt die Schaufel am Wulstabdrückarm fest. Es ist ratsam, die Neigungsoption der Schaufel (Pos. ON) zum Wulstabdrücken von traditionellen Reifen mit weichen Flanken zu verwenden.

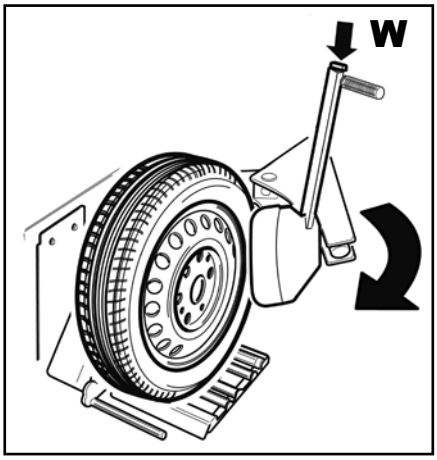
11.0 STALLONATURA

11.1 SBS (Smart Blade System)

Lo smontagomme dispone di un sistema esclusivo e brevettato di stallonatura con paletta che consente di velocizzare il lavoro riducendo lo sforzo fisico dell'operatore e salvaguardando l'integrità del pneumatico in conformità alle normative WDK

Prima di eseguire ogni operazione **SGONFIARE** completamente il pneumatico togliendo lo spillo valvola

- Utilizzando un appropriato utensile rimuovere tutti i contrappesi presenti sul cerchio, ponendo particolare attenzione a non danneggiare il cerchio stesso
- Prima di iniziare ogni singola operazione assicurarsi che non vi sia un eventuale sensore di pressione. Nel caso è consigliabile controllarne lo stato di efficienza usando uno strumento appropriato.
- Posizionare la ruota sulla rulliera, come nella figura a fianco.
- Temendo premuto il pulsante **W** avvicinare la paletta al bordo del cerchio senza toccarlo. Rilasciare il pulsante per memorizzare e bloccare la paletta in posizione di inizio corsa.
- Premere e rilasciare ripetutamente, il pedale **U** ruotando con le due mani libere la ruota sopra la rulliera fino a stallonare completamente il lato esterno, procedere, ripetendo l'operazione sul lato interno fino alla completa stallonatura del pneumatico-



L'operazione di stallonatura deve essere effettuata con la massima attenzione. L'azionamento del pedale stallonatore causa una veloce chiusura del braccio e rappresenta un potenziale pericolo di schiacciamento

- Assicurarsi che il pneumatico sia sgonfio, altrimenti sgonfiarlo
- Chiudere completamente le griffe (G) dell'autocentrante (Y) e posizionare il piatto in modo che uno dei lati concavi si trovi parallelo alla superficie di appoggio in gomma (S) dello stallonatore.

Effettuare le seguenti operazioni con le griffe dell'autocentrante aperte potrebbe causare lo schiacciamenot delle mani. Accertarsi che siano chiuse e non tenere mai le mani sui fianchi del pneumatico.

- Accostare la ruota agli appoggi in gomma sulla parte destra dello smontagomme (S)
- Avvicinare la paletta (R) al tallone del pneumatico, mantenendo una distanza, dal bordo del cerchio, di circa 1 cm.(Fig.15) Prestare attenzione affinchè la paletta operi correttamente sul pneumatico e non sul cerchio.
- Premere il pedale (U) per azionare lo stallonatore e rilasciarlo quando la paletta è a fondo corsa o comunque quando la gomma è stallonata.
- Ruotare leggermente il pneumatico e ripetere l'operazione per tutta la circonferenza del cerchio e da entrambi i lati, fino al completo distacco del tallone dal cerchio

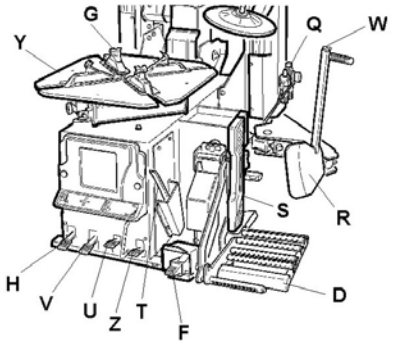


Fig. 14

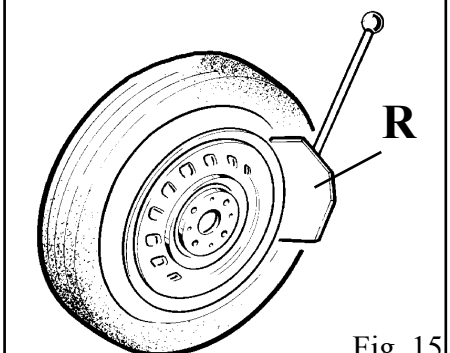


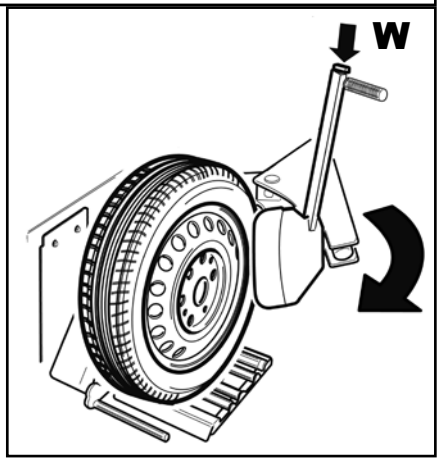
Fig. 15

11.0 BEAD BREAKER ARM ADJUSTING OPERATIONS

11.1 SBS (Smart Blade System)

The tyre changer has an exclusive and patented blade bead breaking system that makes work quicker reducing the hard work for the operator and ensuring no damage to the tyre in compliance with the WDK standards

Always DEFLATE the tyre completely before doing any work on it, removing the needle valve



- Using a suitable tool, remove all the counterweights from the rim, being extra careful not to damage the rim itself
- Before starting any work, ensure there is no pressure sensor. If any, we suggest checking its state of efficiency using a suitable tool.
- Position the wheel on the roller unit as shown in the figure on the right.
- Keeping push button W pressed, bring the blade up to the edge of the rim without touching it. Release the button to memorise and block the blade in the stroke start position.
- Press and release pedal U repeatedly by turning with both hands free the wheel on top of the roller unit until the outside has been completely beaded and then repeat on the inside until the tyre has been completely beaded-

Bead breaking must be done with the utmost care and attention. When the bead breaker pedal is operated the bead breaker arm moves quickly and powerfully. Anything within its range of action can be in danger of being crushed.

• Check that the tyre is deflated. If not, deflate it.

• Close the clamps (G) of turntable (Y) completely and position the turntable in a way that one of the concave sides is paral lel to the rubber support surface (S) of the bead-breaker.

Bead breaking with the clamps in open position can be extremly dangerous for operator's hands. During bead breaking operations NEVER touch the side of the tyre.

• Position the wheel against the rubber stops on the right side of the tyre changer (S).

• Position the bead breaker blade (R) against the tyre bead at a distance of about 1 cm from the rim (fig.15). Pay attention to the blade, which must operate correctly onto the tyre and not onto the rim.

• Press down the pedal (U) to activate the bead breaker and release it when the blade has reached the end of its travel or in any case when the bead is broken.

• Rotate the tyre slightly and repeat the operation around the entire circumference of the rim and from both sides until the bead is completely detached from the rim.

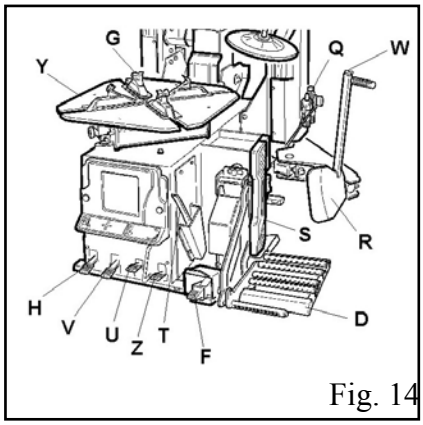


Fig. 14

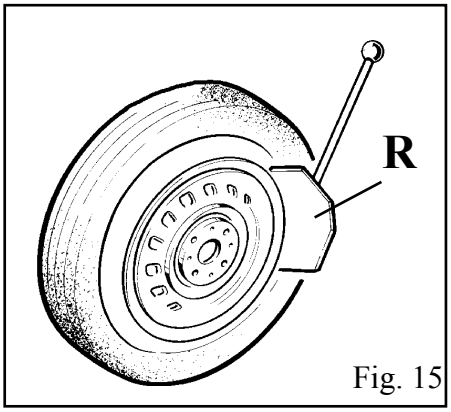


Fig. 15

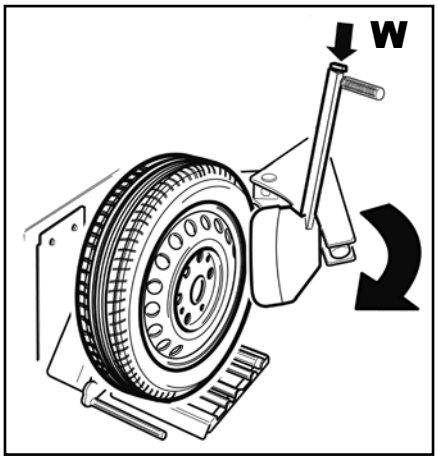
11.0 DÉCOLLEMENT DU TALON

11.1 Système SBS (Smart Blade System)

Le démonte-pneu est doté d'un système exclusif et breveté de décollement du talon à palette qui permet d'accélérer le travail et de réduire l'effort physique que l'opérateur doit fournir tout en garantissant l'intégrité du pneumatique conformément aux normes WDK.

Avant d'effectuer toute opération, DÉGONFLER complètement le pneumatique en retirant la valve.

- En utilisant un outil approprié, retirer tous les contrepoids présents sur la jante en veillant à ne pas endommager cette dernière.
- Avant d'effectuer toute opération, s'assurer de l'absence d'un éventuel capteur de pression. En présence d'un tel capteur, il est recommandé d'en contrôler le fonctionnement à l'aide d'un instrument approprié.
- Placer la roue sur les rouleaux comme indiqué sur la figure ci-contre.
- En maintenant le bouton W enfoncé, approcher la palette du bord de la jante sans la toucher. Relâcher le bouton pour mémoriser et bloquer la palette en position de début de course.
- À plusieurs reprises, appuyer sur la pédale U et la relâcher en faisant tourner la roue sur les rouleaux à l'aide des deux mains jusqu'à ce que le talon soit décollé sur tout le côté externe ; répéter la même opération sur le côté interne jusqu'à ce que le talon soit décollé sur tout le pneumatique.



L'opération de décollage doit être exécutée avec le plus grand soin. L'actionnement de la pédale de décollage provoque une fermeture rapide et violente du bras; elle représente un danger potentiel d'écrasement pour tout ce qui se trouve dans son rayon d'action.

• Vérifier si le pneu est dégonflé, sinon le dégonfler.

• Fermer complètement les mors (G) du plateau centreur (Y) et positionner le plateau de sorte que l'un des cotés concaves soit parallèle à la surface d'appui en caoutchouc (S) du décolle-talons.

L'opération de décollage avec les mors ouvertes peut provoquer l'écrasement des mains. Pendant l'opération de détallonage NE JAMAIS mettre les mains sur le talon du pneu

• Appuyer la roue sur les supports en caoutchouc sur la droite du démonte-pneus (S).

• Approcher la palette (R) au talon du pneu en maintenant une distance d'un cm. environ du bord de la jante (fig.15). Faire attention à la palette, qui doit opérer corrèctement sur le pneu et non pas sur la jante.

• Appuyer sur la pédale (U) pour mettre en marche le détalonneur et la lâcher quand la palette est arrivée à fin de course ou, en tout cas, quand le pneu est détalloné.

• Tourner légèrement le pneu et répéter l'opération sur tout le pourtour de la jante et sur les 2 côtés jusqu'à ce que le talon se sépare complètement de la jante.

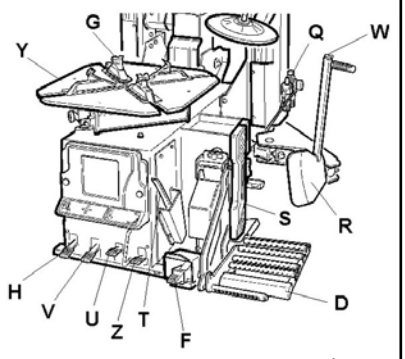


Fig. 14

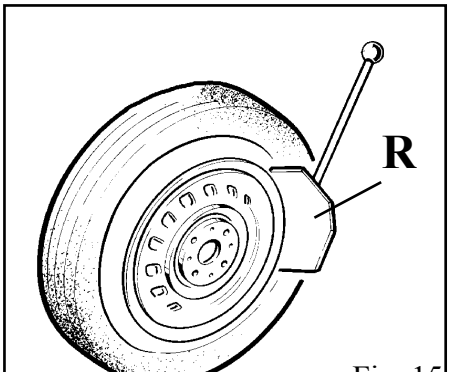


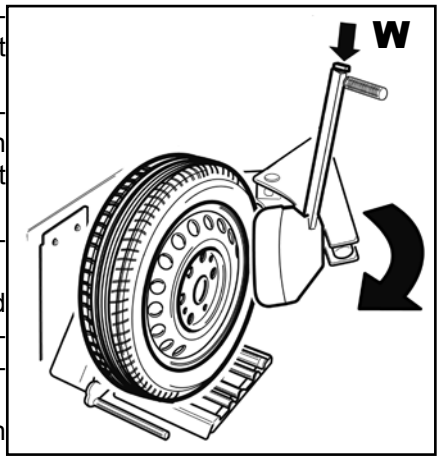
Fig. 15

11.0 ABDRÜCKEN

11.1 SBS (Smart Blade System)

Die Reifenmontiermaschine verfügt über ein exklusives patentiertes Abdrücksystem mit Schaufel, das die Arbeit beschleunigt, indem die Kraftanstrengung des Bedieners reduziert und die Unversehrtheit des Reifens in Konformität mit den WDK-Vorschriften gewährleistet wird.

Vor der Durchführung jedes Arbeitsgangs die Luft vollständig aus dem Reifen **ABLASSEN**, indem die Ventilnadel entfernt wird.



- Mit einem geeigneten Werkzeug alle an der Felge angebrachten Gegengewichte entfernen und dabei aufpassen, dass die Felge nicht beschädigt wird.
- Bevor mit den einzelnen Arbeitsvorgängen begonnen wird, ist sicherzustellen, dass kein Drucksensor vorhanden ist. Wenn ein solcher vorhanden ist, sollte seine Wirksamkeit mit einem geeigneten Messinstrument geprüft werden.
- Das Rad auf die Rollenplattform stellen, wie auf der nebenstehenden Abbildung dargestellt ist.
- Den Druckknopf W gedrückt halten und die Schaufel an den Felgenrand annähern, ohne diesen zu berühren. Den Druckknopf loslassen, um die Position zu speichern und die Schaufel in der Hubanfangsposition zu blockieren.
- Das Pedal U wiederholt treten und loslassen und das Rad dabei mit den beiden freien Händen auf der Rollenplattform drehen, bis die Außenseite vollständig abgedrückt ist; den Vorgang nun an der anderen Seite wiederholen, bis der Reifen komplett abgedrückt

Dieser Vorgang muß äußerst vorsichtig ausgeführt werden. Die Betätigung des Abdrückpedal veruusache eine schnelle und heftige Bewegung des Abdrücker-arms. Daher besteht im seiner gesamten Reichweite Quetschgefahr.

- Sicherstellen, daß der Reifen keine Luft enthält. Andernfalls Luft ablassen.

- Die Spannklauen (G) auf Zentriertisch (Y) völlig schließen. Der Zentriertisch soll so positioniert werden, daß eine der Konkavseiten parallel zu der Gummistützfläche (S) Wulstabdrückers ist.

Führt man den Abdrückvorgang mit geöffneten Spannklauen aus, besteht Quetschgefahr für die Hände des Bedieners. Während des Abdrückvorgangs die H132nde NIE auf den Seitenwänden des Reifens halten.

- Reifen an die Gummianschläge auf der rechten Seite des Reifenmontiergerätes (S) anlegen.

- Wulstabdrücker (V) dem Wulst nähern, etwa 1 cm. Luft von Felgenrand lassen (Abb.15) und darauf beachten, daß der Abdrücker fehlerfrei auf den Reifen und nicht auf die Felge wirkt.

- Pedal (U) drücken, und das Abdrückblatt betätigen, loslassen, wenn das Blatt am Laufende angelangt ist.

- Reifen leicht drehen und den Vorgang beidseitig auf dem gesamten Felgenumfang wiederholen, bis sich der Wulst sich vollständig von der Felge gelöst hat.

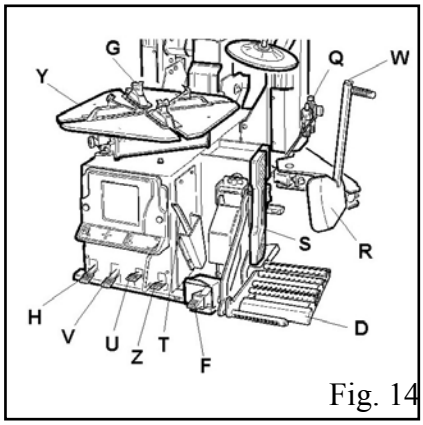


Fig. 14

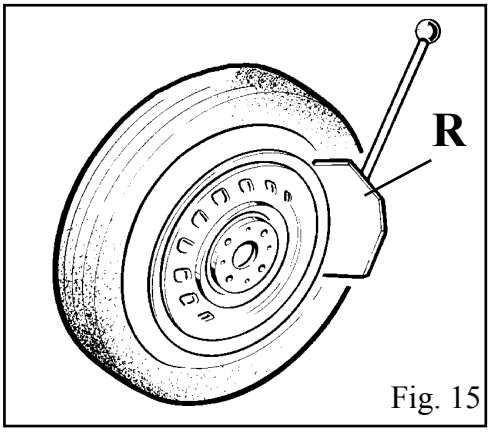
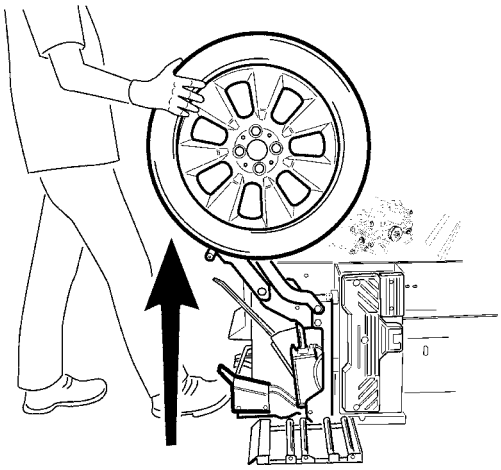


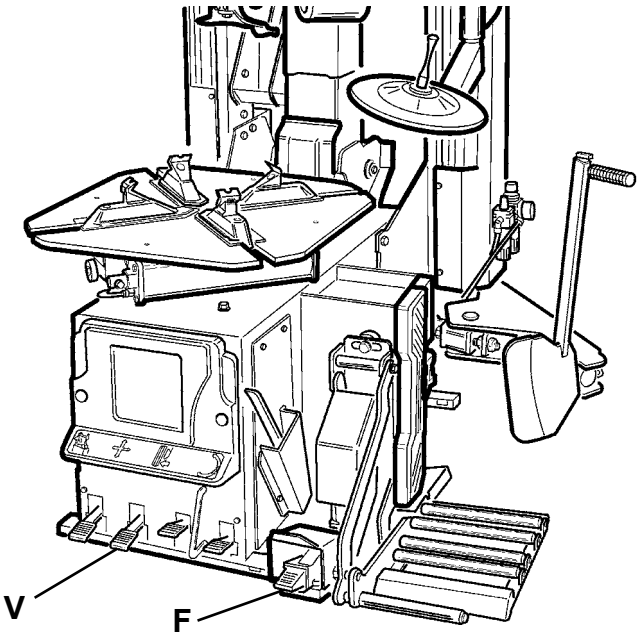
Fig. 15

12.0 SOLLEVAMENTO RUOTA E BLOCCAGGIO SU AUTOCENTRANTE

Prima di procedere al sollevamento ruota ed al posizionamento sul piatto autocentrante, utilizzando un appropriato utensile, rimuovere tutti i contrappesi presenti sul cerchio, ponendo particolare attenzione a non danneggiarlo e verificare che tutti gli utensili siano fuori dalla traiettoria del sollevatore (**opzionale**).

-Sistemare la ruota sulla rulliera in modo verticale con la parte esterna del cerchio rivolta verso destra.
-Utilizzando il pedale **F** sollevare completamente la ruota posizionandola sul piatto autocentrante.
-Abbassare il sollevatore rilasciando il pedale **F** ed appoggiare la ruota sull'autocentrante, premere il pedale **V** per bloccare la ruota.





13.0 REGOLAZIONE MISURE DI BLOCCAGGIO PIATTO AUTOCENTRANTE

Prima di bloccare la ruota occorre controllare la regolazione del piatto autocentrante e le dimensioni della ruota da bloccare. Il piatto autocentrante dello smontagomme viene regolato dal costruttore su una misura di bloccaggio intermedia che va da 10" a 20" **ext** (rispetto all'esterno del cerchio) e da 12" a 22" **int.** (se si blocca il cerchio dalla parte interna).
La regolazione può essere effettuata attraverso la rotazione dei due pomelli posti al di sotto del piatto fra i due cilindri pneumatici (fig. 16). Per aumentare il diametro di bloccaggio occorre ruotare il pomello verso destra (+) e rispettando le decalco (fig. 17), fare coincidere il perno dei cilindri **P** sul numero di pollici da aumentare. Ad esempio se ruotiamo il pomello fino a fare coincidere il perno di riferimento sull'1 avremo un aumento di 1" e così via.

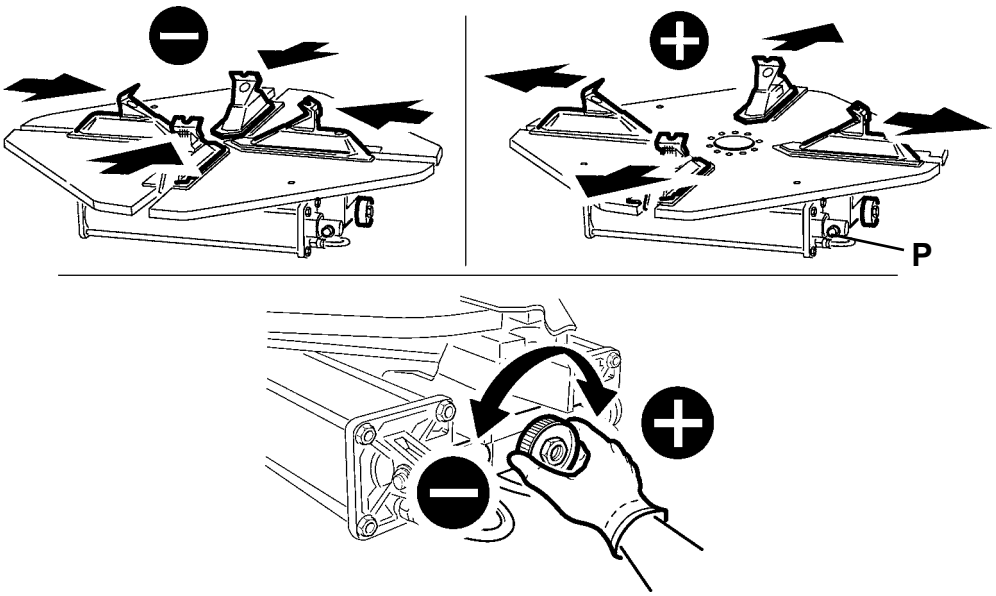


fig. 16

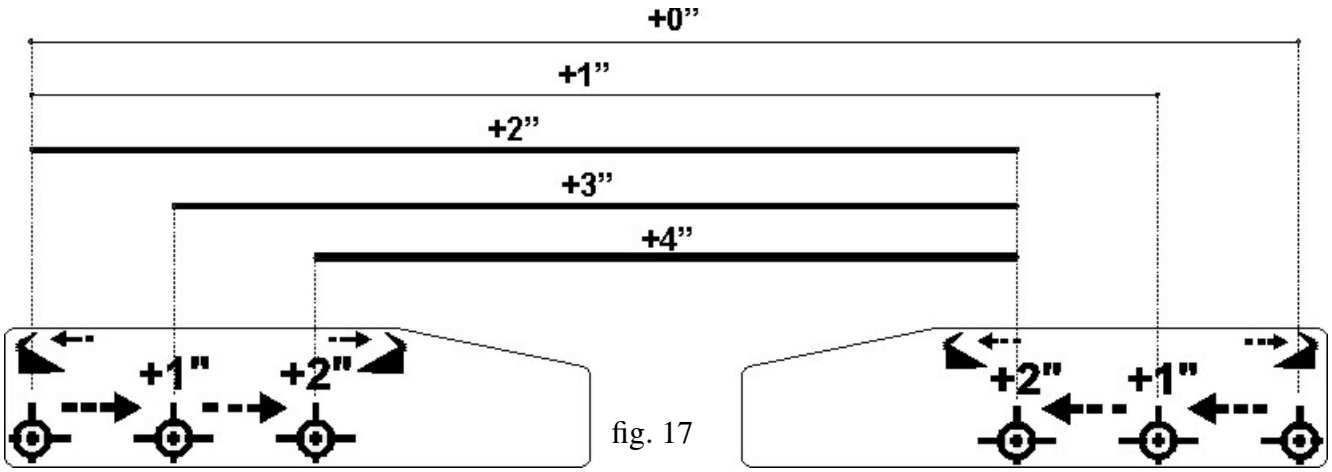


fig. 17

Se la variazione viene eseguita da ambo le parti si sommeranno i riferimenti (es. 2” + 1”=3” di aumento), partendo da una base di 20”, possiamo arrivare ad un massimo di 24”.

13.1 ULTERIORE REGOLAZIONE MISURE DI BLOCCAGGIO PIATTO AUTOCENTRANTE

E' possibile incrementare ulteriormente i valori variati precedentemente spostando la posizione delle 4 griffe come indicato nelle figure sottostanti.
L’aumento del diametro di bloccaggio varia **+ 0”** fino ad un massimo di **+ 2”** da sommare all’incremento ottenuto con le modifiche viste nel paragrafo precedente.

Per modificare la posizione:

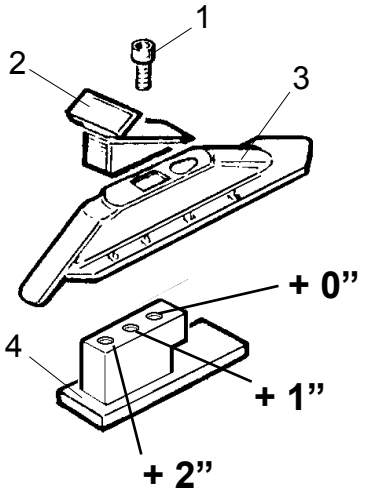
Svitare la vite (1) per mezzo di una chiave a brugola

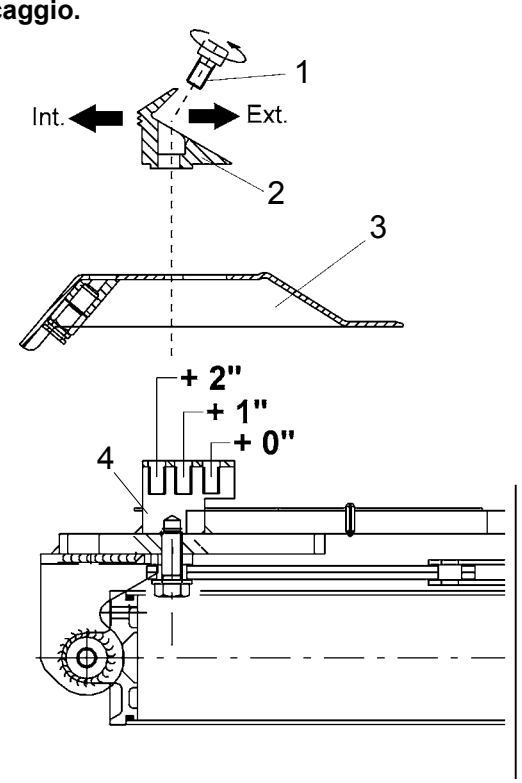
Rimuovere la griffa di bloccaggio (2) e lo scorrevole (3)

Posizionare il foro dello scorrevole in corrispondenza di quello della guida (4) a seconda delle dimensioni di bloccaggio che si vogliono ottenere. Fare riferimento alle misure riportate sotto.

Riposizionare la griffa e bloccare tramite la vite (1) avendo cura di controllare la coppia di serraggio che deve essere **72 Nm.**

ATTENZIONE: e’ importante che le operazioni suddette vengano effettuate in egual maniera su tutte le 4 griffe di serraggio per evitare scompensi in fase di bloccaggio.

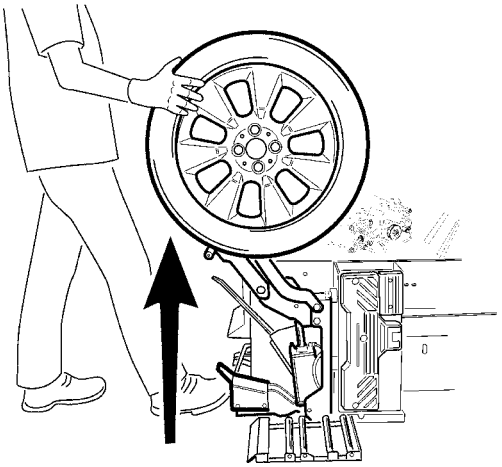


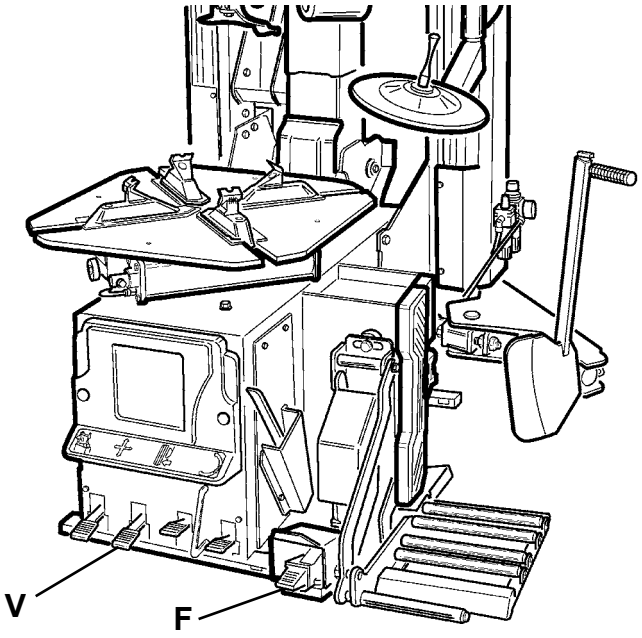


12.0 LIFTING THE WHEEL AND LOCKING IT ON THE TURNTABLE

Before lifting the wheel and positioning it on the turntable, remove all the counterweights from the rim with a suitable tool, being very careful not to damage the rim and check that all the tools are out of the hoist's trajectory (optional).

-Position the wheel on the roller unit vertically, with the outside of the rim facing right.
-Lift the wheel completely with pedal F positioning it on the turntable.
-Lower the hoist by releasing pedal F and place the wheel on the turntable; press pedal V to lock the wheel.





13.0 ADJUSTING THE TURNTABLE LOCKING MEASUREMENTS

Before locking the wheel check the adjustment of the turntable and the dimensions of the wheel to lock. The tyre changer's turntable is adjusted by the manufacturer at an intermediate measurement that goes from 10" to 20" ext (in relation to the outside of the rim) and from 12" to 22" int. (if the wheel is locked from the inside).The adjustment can be done by turning the two knobs located under the plate, between the two pneumatic cylinders (fig. 16). To increase the locking diameter, turn the knob to the right (+) and, observing the decal (fig. 17), match the pin of cylinders P with the number of inches to increase. For example, if we turn the knob until the reference pin matches 1 we have a 1" increase, and so on.

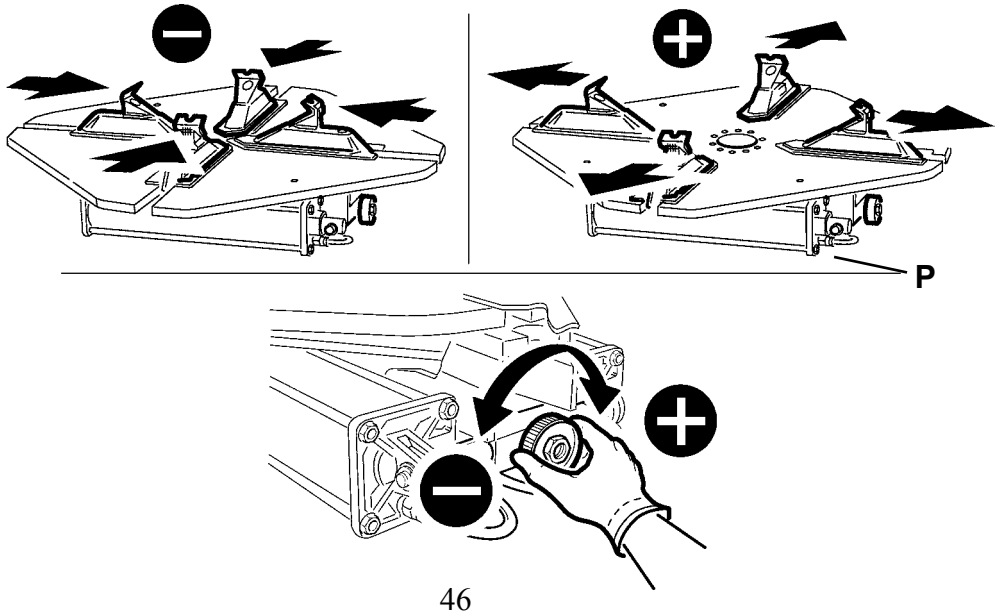


fig. 16

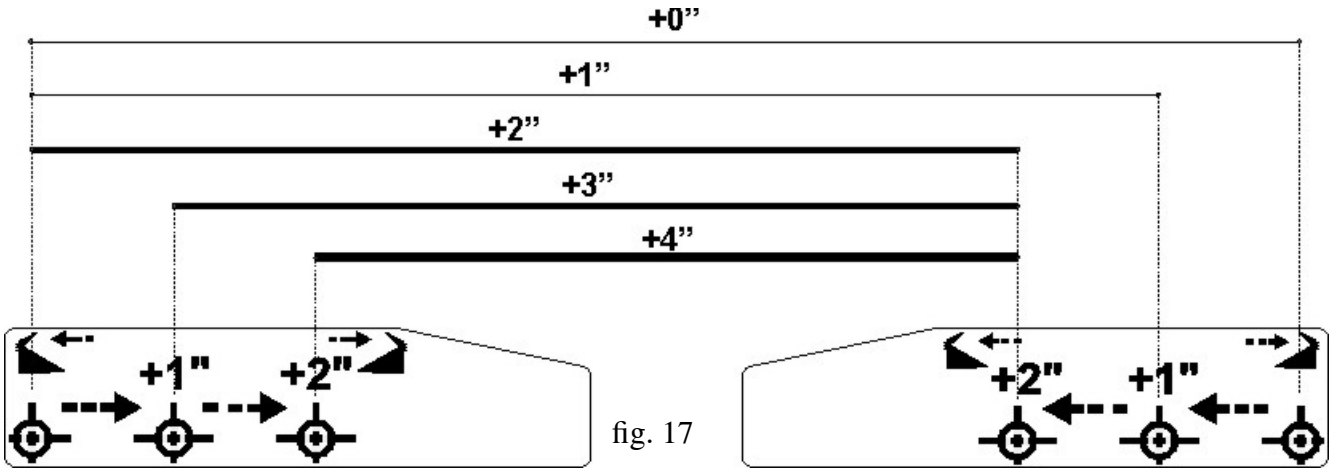


fig. 17

If the variation is done on both sides, the references are summed together (e.g. 2” + 1”=3” increase), starting from a 20” base, we can reach a maximum of 24”.

13.1 ADDITIONAL ADJUSTMENTS OF THE TURNTABLE LOCKING MEASUREMENTS

The values changed previously can be increased further still by moving the position of the 4 jaws as shown in the following figures.
The increase in the locking diameter varies + 0” up to a maximum of + 2” to sum to the increase obtained with the changes seen in the previous paragraph.

To change the position:

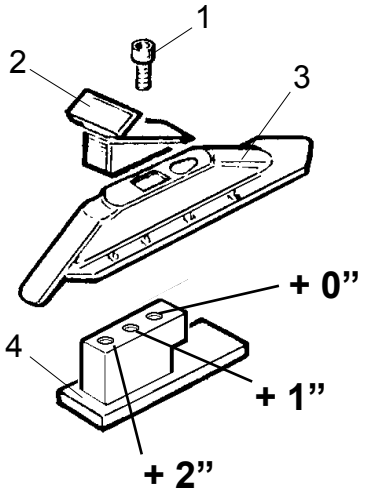
Undo the screw (1) with an Allen wrench

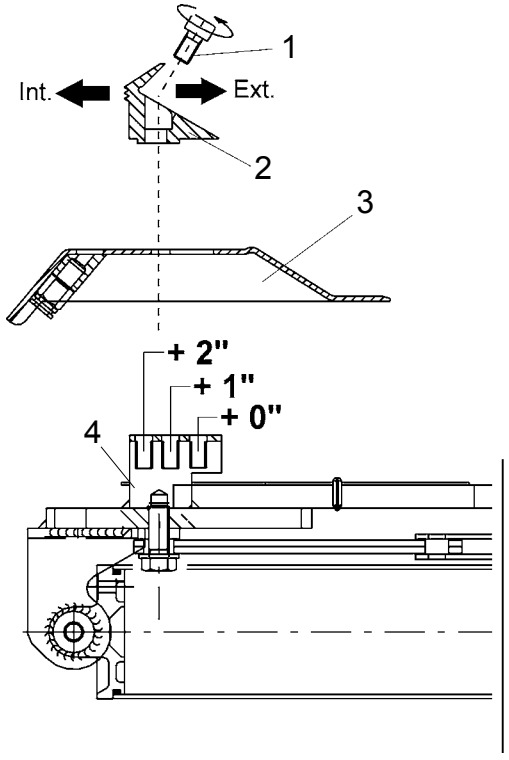
Remove the locking jaw (2) and the sliding element (3)

Position the hole of the sliding element by the guide hole (4) based on the locking dimensions wanted. Refer to the measurements given below.

Reposition the jaw and lock with the screw (1) ensuring that the tightening torque is **72 Nm**.

ATTENTION: it is important that the above steps are performed identically on all 4 tightening jaws to prevent any unbalance when locking.

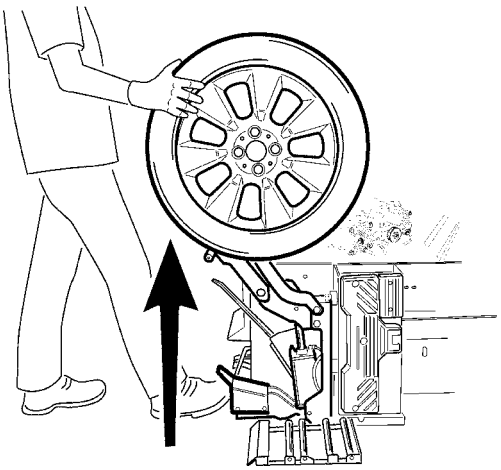


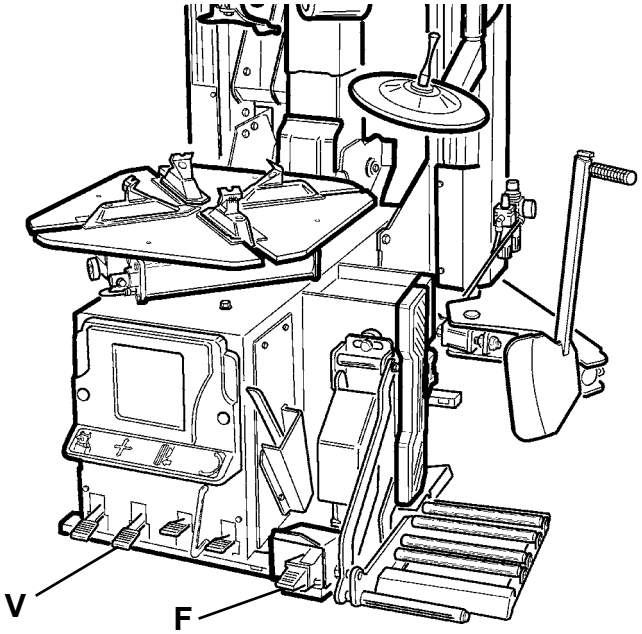


12.0 LEVAGE DE LA ROUE ET BLOCAGE SUR PLAQUE D'AUTO-CENTRAGE

Avant de procéder au levage de la roue et à son positionnement sur la plaque d'auto-centrage, à l'aide d'un outil approprié, retirer tous les contrepoids présents sur la jante, en veillant à ne pas l'endommager et s'assurer qu'aucun outil ne se trouve sur la trajectoire de l'élévateur (option).

- Placer la roue en position verticale sur les rouleaux avec la partie externe de la jante orientée vers la droite.
- À l'aide de la pédale F, soulever complètement la roue et la placer sur la plaque d'auto-centrage.
- Abaisser l'élévateur en relâchant la pédale F et poser la roue sur la plaque d'auto-centrage, ensuite, appuyer sur la pédale V pour bloquer la roue.





13.0 RÉGLAGE DES DIMENSIONS DE BLOCAGE DE LA PLAQUE D'AUTO-CENTRAGE

Avant de bloquer la roue, il est nécessaire de contrôler le réglage de la plaque d'auto-centrage et les dimensions de la roue à bloquer. La plaque d'auto-centrage du démonte-pneu est réglée par le constructeur sur une dimension de blocage intermédiaire comprise entre 10" et 20" ext. (par rapport à l'extérieur de la jante) et entre 12" et 22" int. (si la jante est bloquée par la partie interne).
Le réglage peut être effectué à travers la rotation des deux pommeaux situés sous la plaque, entre les deux vérins pneumatiques (fig. 16). Pour augmenter le diamètre de blocage, il est nécessaire de tourner le pommeau vers la droite (+) et en respectant les décalcomanies (fig. 17) ; faire coïncider l'axe des vérins P avec le nombre de pouces de l'augmentation à obtenir. Par exemple, si l'on tourne le pommeau jusqu'à ce qu'il fasse coïncider l'axe de référence avec le 1, l'on obtient une augmentation de 1" et ainsi de suite.

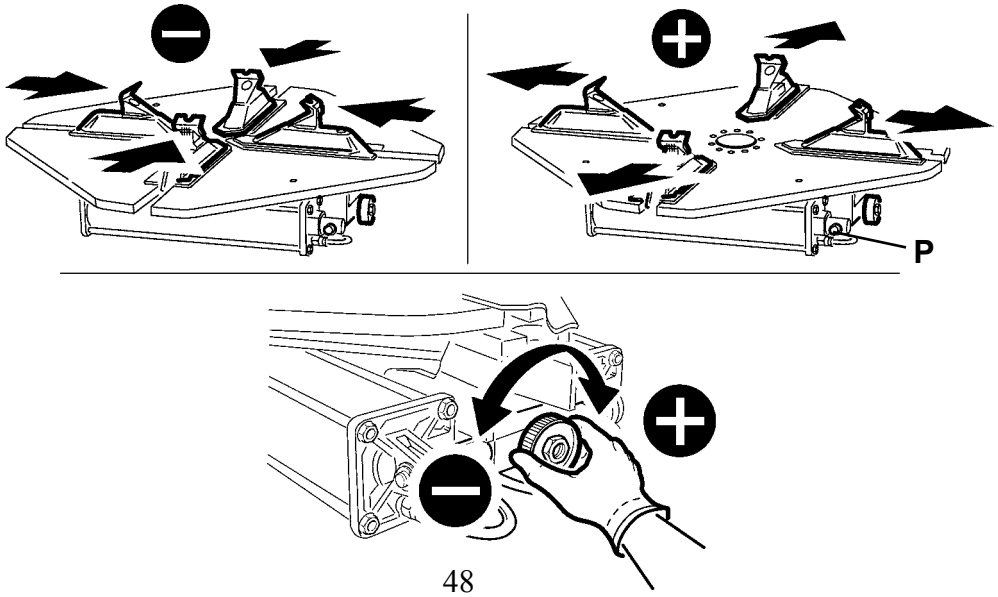


fig. 16

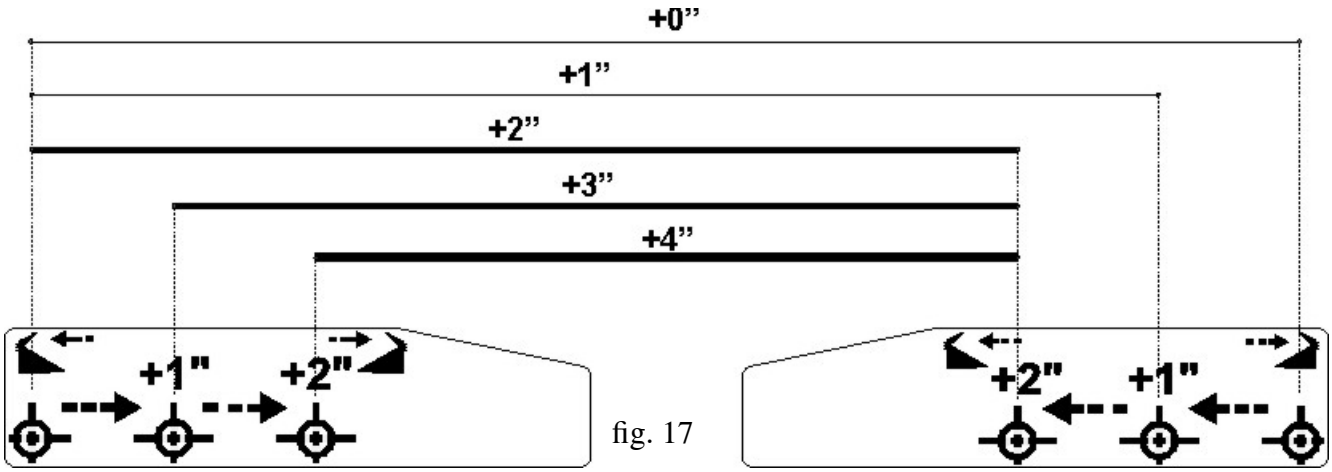


fig. 17

Si la variation est effectuée de chaque côté, les références s’additionnent (par exemple : 2” + 1”= 3” d’augmentation) ; à partir d’une base de 20”, il est possible d’atteindre un maximum de 24”.

13.1 RÉGLAGE SUPPLÉMENTAIRE DES DIMENSIONS DE BLOCAGE DE LA PLAQUE D’AUTO-CENTRAGETE

Il est possible d’augmenter plus encore les valeurs précédemment modifiées en déplaçant les 4 griffes comme indiqué sur les figures ci-dessous.
L’augmentation du diamètre de blocage varie de + 0” à un maximum de + 2” à additionner à l’augmentation obtenue à travers les modifications décrites dans le paragraphe précédent.

Pour modifier la position, procéder comme suit :

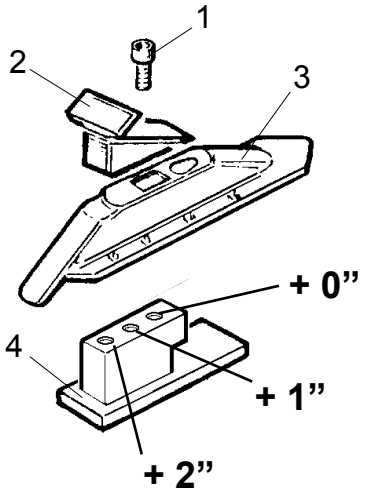
Dévisser la vis (1) à l’aide d'une clé Allen.

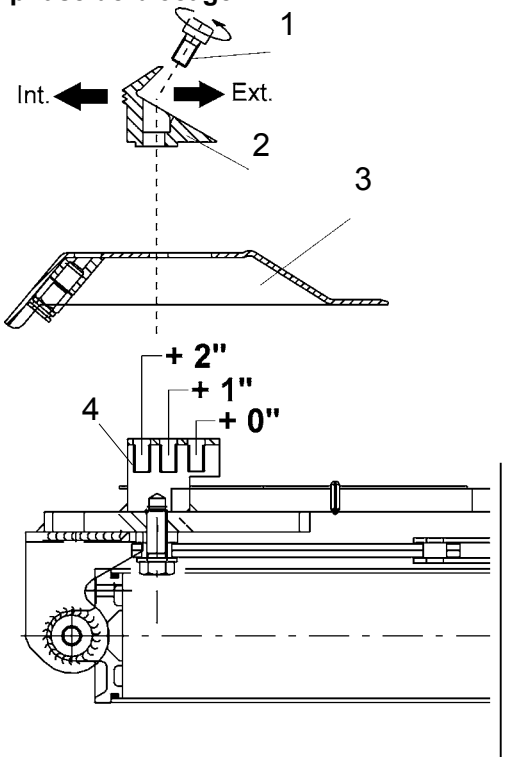
Retirer la griffe de blocage (2) et l’élément coulissant (3).

Positionner le trou de l'élément coulissant à hauteur de celui du guide (4) en fonction des dimensions de blocage que l’on souhaite obtenir. Faire référence aux dimensions indiquées ci-dessous.

Remettre en place la griffe et la bloquer à l’aide de la vis (1) en veillant à bien appliquer un couple de serrage de 72 Nm.

ATTENTION : il est important que les opérations susmentionnées soient effectuées de manière identique sur les 4 griffes de serrage pour éviter toute distorsion en phase de blocage.

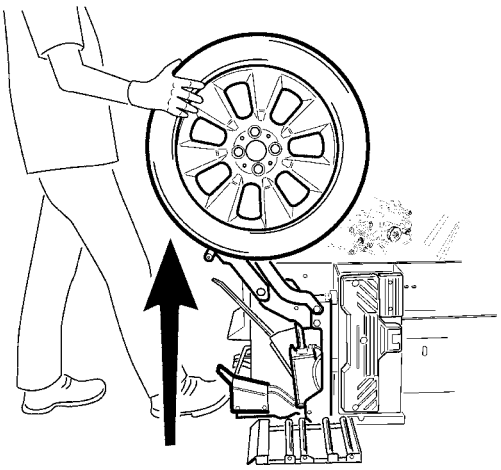


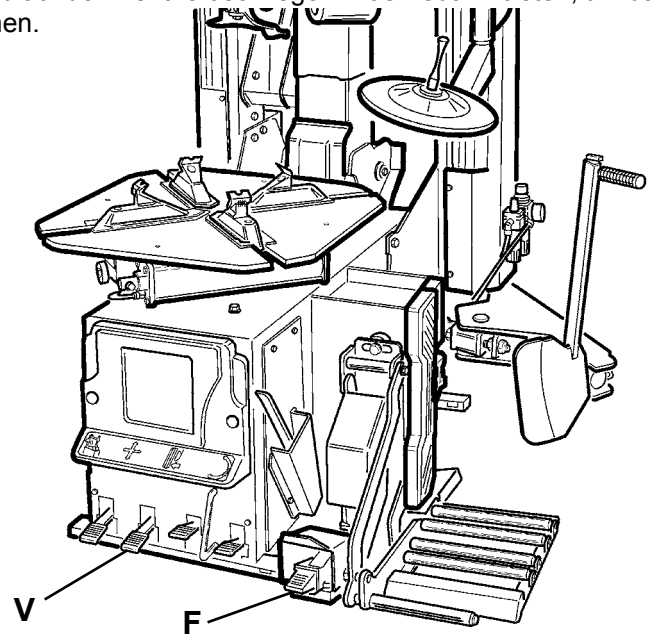


12.0 HEBEN DES RADS UND EINSPANNEN DESSELBEN AUF DEM ZENTRIERTISCH

Vor dem Heben des Rades und dem Positionieren desselben auf dem Zentriertisch sind mit dem speziellen Werkzeug alle an der Felge vorhandenen Gegengewichte zu entfernen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Felge nicht beschädigt wird. Prüfen, dass alle Werkzeuge außerhalb der Trajektorie der Hebevorrichtung (**Optional**) liegen.

- Das Rad stehend mit nach rechts weisender Felgenaussenseite auf der Rollenplattform positionieren.
- Das Rad mit dem Pedal F vollständig heben und auf dem Zentriertisch positionieren.
- Die Hebevorrichtung absenken, indem das Pedal F losgelassen wird, und das Rad auf den Zentriertisch legen. Das Pedal V treten, um das Rad einzuspannen.





13.0 EINSTELLEN EINSPANNMASSE ZENTRIERTISCH

Vor dem Einspannen des Rades sind die Einstellung des Zentriertisches und die Maße des einzuspannenden Rades zu prüfen. Der Zentriertisch der Reifenmontiermaschine wird vom Hersteller auf ein mittleres Einspannmaß eingestellt, das von 10" bis 20“ außen (bezüglich der Felgenaußenseite) und von 12" bis 22" innen (wenn die Felge an der Innenseite eingespannt wird) reicht.

Die Einstellung kann durch Drehen der unter dem Zentriertisch zwischen den beiden Luftzylindern angebrachten zwei Knäufe erfolgen. Zum Vergrößern des Einspanndurchmessers muss der Knauf unter Beachtung des Aufklebers (Abb. 17) nach rechts (+) gedreht werden, bis der Zylinderzapfen P auf dem Zollwert steht, um den der Durchmesser erhöht werden soll. Wenn der Knauf zum Beispiel gedreht wird, bis der Bezugszapfen auf 1 steht, wurde der Durchmesser um 1" erhöht usw.

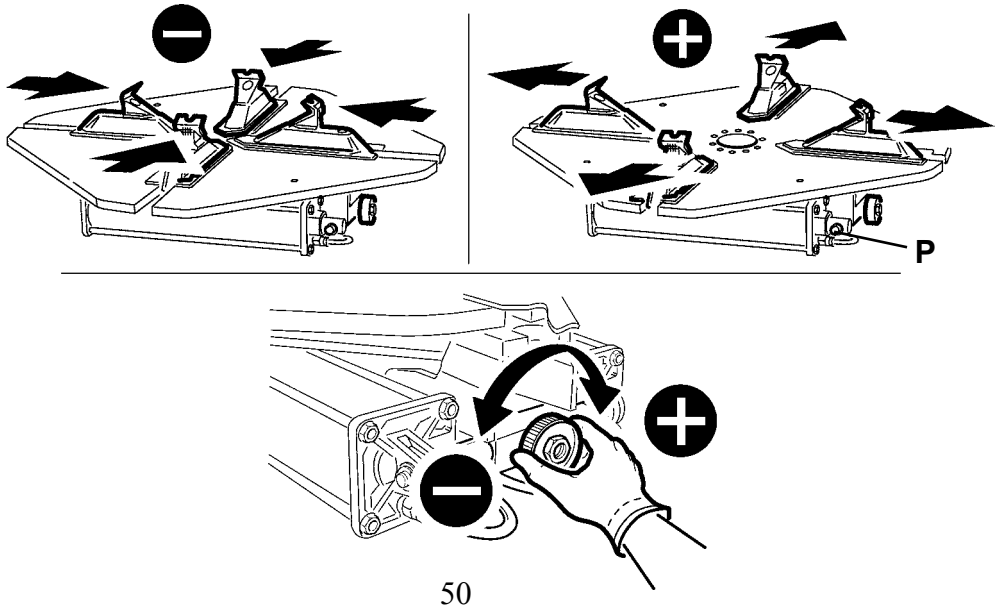


fig. 16

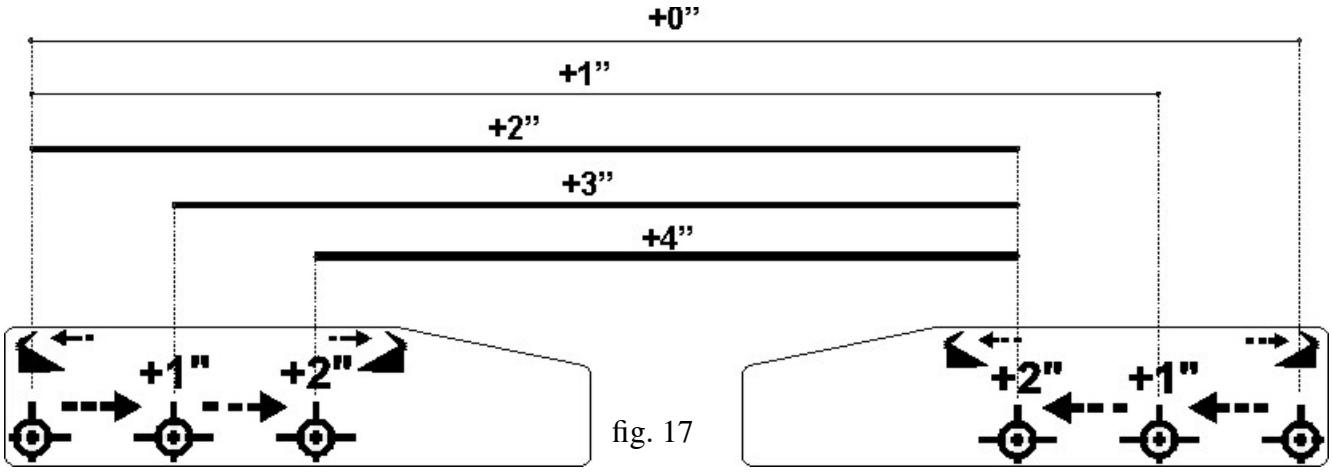


fig. 17

Wenn die Änderung an beiden Seiten vorgenommen wird, werden die Bezüge addiert (z.B. 2“ + 1“ = 3" Erhöhung). Ausgehend von einem Grunddurchmesser von 20“ können maximal 24“ erreicht werden.

13.1 WEITERES EINSTELLEN EINSPANNMASSE ZENTRIERTISCH

Es besteht die Möglichkeit, die geänderten Werte weiter zu erhöhen, indem die Position der 4 Spannklauen wie auf den nachfolgenden Abbildungen dargestellt geändert wird.
Die Erhöhung des Einspanndurchmessers kann von + 0” bis maximal + 2” reichen und wird mit der Erhöhung addiert, die mit den im vorhergehenden Abschnitt beschriebenen Änderungen erhalten wurde.

Ändern der Position:

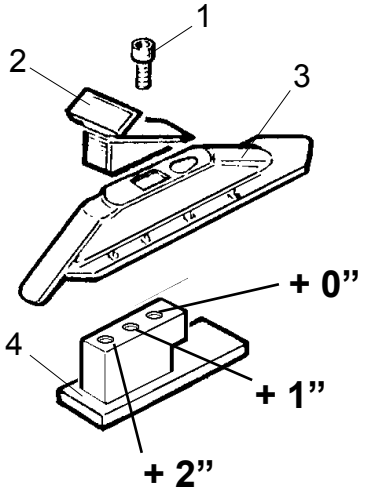
Die Schraube (1) mit einem Inbusschlüssel abschrauben

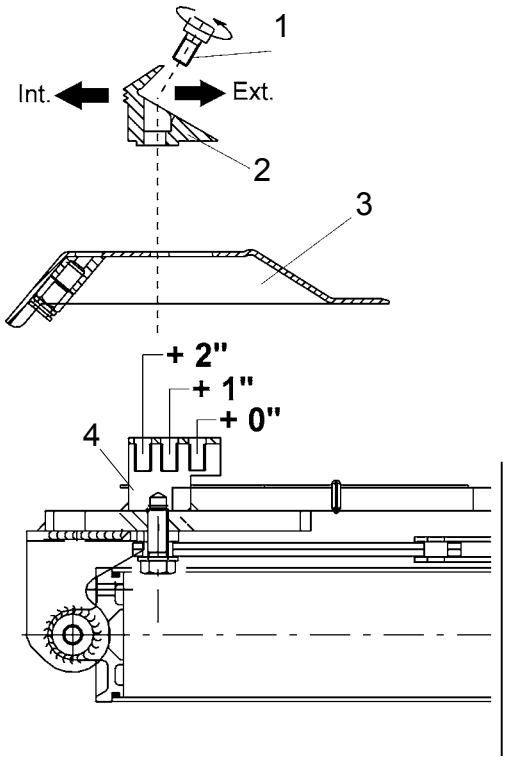
Die Spannklaue (2) und die Gleitführung (3) entfernen (3)

Die Öffnung der Gleitführung je nach gewünschten Einspannmaßen mit der Öffnung in der Führung (4) in Übereinstimmung bringen. Bezug auf die unten angegebenen Maße nehmen.

Die Spannklaue wieder mittels der Schraube (1) in Position bringen und kontrollieren, dass das Anzugsmoment **72 Nm** beträgt.

ACHTUNG: Es ist wichtig, dass die oben genannten Vorgänge auf die gleiche Weise an allen 4 Spannklauen ausgeführt werden, um ein ungleichmäßiges Einspannen zu vermeiden.





14.0 SMONTAGGIO

Prima di qualsiasi operazione togliere dal cerchio i vecchi contrappesi di equilibratura e assicurarsi che il pneumatico sia sgonfio

Durante l'operazione di ribaltamento del palo accertarsi che nessuno sosti dietro lo smontagomme

- Premere il pedale (H) per ribaltare il palo (P) liberando così il piano di lavoro
- Spalmare il grasso in dotazione, o grasso di tipo simile, sui talloni del pneumatico

Non usando il grasso in dotazione si rischia di danneggiare gravemente il tallone del pneumatico

Durante il bloccaggio del cerchio non tenere MAI le mani sotto il pneumatico.
Per un corretto bloccaggio posizionare la ruota esattamente al centro del piatto autocentrante

BLOCCAGGIO ESTERNO RUOTA

- Posizionare le griffe di bloccaggio (G) in base alla tacca di riferimento posta sul piatto autocentrante (Y) premendo il pedale (V) in posizione intermedia
- Appoggiare il pneumatico sulle griffe e, tenendo premuto il cerchio verso il basso, premere a fondo il pedale (V)

BLOCCAGGIO INTERNO RUOTA

- Posizionare le griffe di bloccaggio (G) in modo che risultino completamente chiuse.
- Appoggiare il pneumatico sulle griffe e premere il pedale (V) per allargare le griffe e bloccare il cerchio.

Assicurarsi che il cerchio sia ben agganciato alle griffe

Non tenere le mani sulla ruota: il ritorno in posizione "di lavoro" del braccio potrebbe causarne lo schiacciamento tra cerchio e torretta.

- Richiamare il palo (P) premendo il pedale (H)
- Posizionare il pulsante di bloccaggio (K) in posizione 2. Spostare il braccio operante (M) fino ad appoggiare la torretta (I) sul bordo superiore del cerchio e bloccare il tutto premendo il pulsante di bloccaggio in pos.1.
  In questo modo abbiamo bloccato il braccio sia in senso verticale e orizzontale spostando automaticamente la torretta integrale (I) di circa 2 mm. dal cerchio.

Tenere le mani e le altre parti del corpo il piu' lontano possibile dalla torretta quando l'autocentrante e' in fase di rotazione per evitare rischi di schiacciamento

- Con l'aiuto della leva (T), infilata fra tallone e la parte anteriore della torretta integrale (I), portare il tallone del pneumatico sopra la torretta stessa (Fig. 18)
  N.B: per evitare di danneggiare l'eventuale camera d'aria, è consigliabile fare questa operazione con la valvola circa 10 cm. a destra della torretta integrale.

Collane, bracciali, abiti larghi od oggetti estranei nelle vicinanze degli organi in movimento possono costituire pericolo per chi opera

- Mantenendo la leva in questa posizione, far ruotare il piatto autocentrante (Y) in senso orario tenendo premuto il pedale (Z) fino alla completa fuoriuscita del pneumatico dal cerchio. (Fig. 19)
- Per togliere l'eventuale camera d'aria, senza sbloccare il braccio operante, ribaltare il palo (P) spingendo il pedale (H).
- Ripetere le operazioni per l'altro tallone

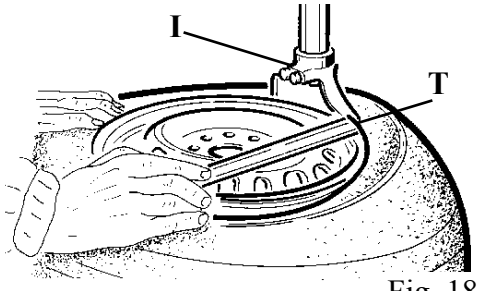


Fig. 18

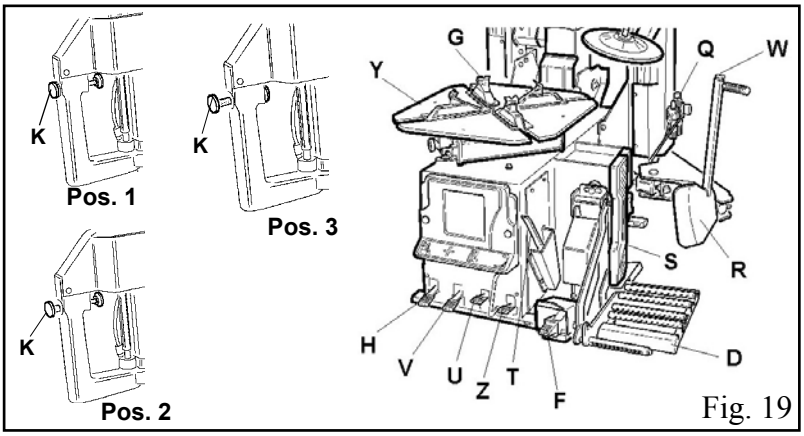


Fig. 19

14.0 REMOVING THE TYRE

Before any operation remove the old wheel balancing weights and check that the tyre is deflated.

During arm tilting make sure that nobody stays behind the tyre-changer.

• Press pedal (H) to tilt the arm (P) thereby clearing the turntable.

• Spread the supplied grease (or grease of a similar type) onto the tyre bead.

Failure to use the grease supplied risks causing serious damage to the tyre bead.

During rim locking NEVER keep your hands under the tyre. For a correct locking operation set the tyre exactly in the middle of turntable.

OUTER LOCKING WHEEL

- Position the clamps (G) according to the reference mark on the turntable (Y) by pressing pedal (V) down to its intermediate position.
- Place the tyre on the clamps and, keeping the rim pressed down, press the pedal (V) as far as it will go.

INNER LOCKING WHEEL

- Position the clamps (G) so that they are completely closed.
- Place the tyre on the clamps and press down the pedal (V) to open the clamps and thereby lock the rim.

Make sure that the rim is firmly fixed to the clamps.

Never keep your hands onto the wheel: the arm recovery to "working position" could set the operator at risk of hand crushing between rim and mounting tool.

• Return the arm (P) by pressing the pedal (H).

• Set the locking button (K) in position 2. Move th operating arm (M) until the mounting tool (I) rests on the rim upper edge. Then lock everything by setting the locking button in position 1.
In this way, the arm gets locked both in a vertical and in a horizontal direction, while the mounting tool (I) is moved automatically of about 2 mm. from rim.

Never keep your hands onto the wheel: the arm recovery to "working position" could set the operator at risk of hand crushing between rim and mounting tool.

• With the lever (T) inserted between the bead and the front section of the mounting head (I), move the tyre bead over the mounting head
Note: In order to avoid damaging the inner tube, if there is one, it is advisable to carry out this operation with the valve about 10 cm . right of the mounting head. (Fig. 18)

Chains, bracelets, loose clothing or foreign objects in the vicinity of moving parts can represent a danger for the operator.

• With the lever held in this position, let the turntable (Y) rotate in a clockwise direction by pressing pedal (Z) down until the tyre is completely separated from the wheel rim (Fig. 19).

• In order to remove the inner tube, if there is one, without unlocking the mounting bar, tilt the arm (P) by pushing pedal (H) down.

• Repeat the operation for the other bead.

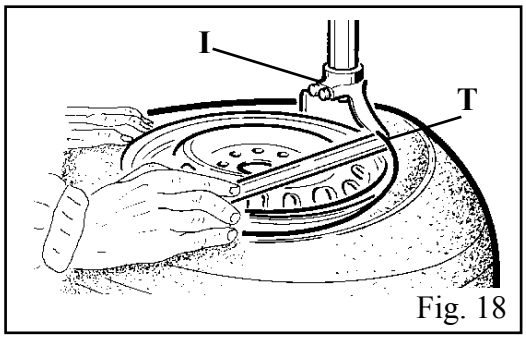


Fig. 18

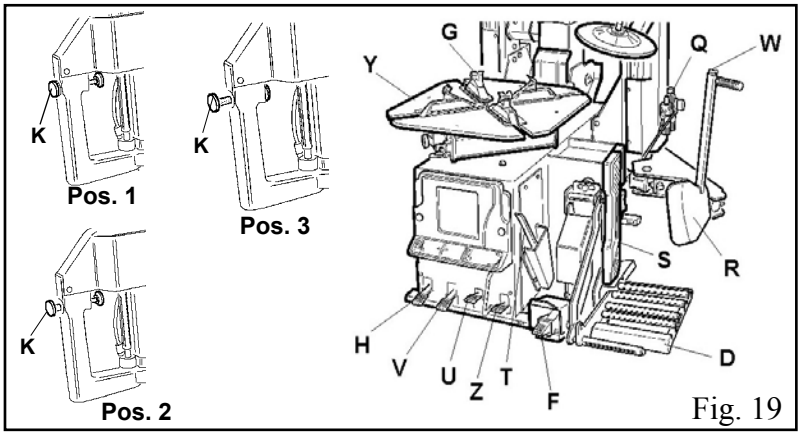


Fig. 19

14.0 DEMONTAGE

Avant toute opération, enlever les masses d'équilibrage de la jante et vérifier si le pneu est dégonflé

Lors du basculement du bras s'assûrer que personne ne se trouve derrière la machine.

• Appuyer sur la pédale (H) pour renverser le bras (P) en libérant le plan de travail.

• Lubrifier le talon du pneu avec la graisse fournie, ou une graisse de même type.

Si le talon du pneu n'est pas lubrifié avec la graisse fournie, il risque d'être gravement endommagé.

Lors du blocage de la jante ne tenir JAMAIS les mains sous le pneu.
Pour le correct blocage positionner le pneu au centre du plateau centreur

BLOCAGE EXTERIEUR PNEU

• Placer les mors de blocage (G) selon le repère sur le plateau tournant (Y) en appuyant sur la pédale (V) en position intermédiaire.

• Poser le pneu sur les mors et, en tenant la jante pressée vers le bas, appuyer à fond sur la pédale (V).

BLOCAGE INTERIEUR PNEU

• Placer les mors de blocage (G) de façon à ce qu'ils restent complètement fermés.

• Poser le pneu sur les mors et appuyer sur la pédale (V) pour élargir les mors et bloquer la jante.

Vérifier si la jante est bien accrochée aux mors.

Ne pas tenir les mains sur le pneu: le retour en position "de travail" du bras pourrait en causer l'écrasement entre jante et outil.

• Appuyer sur la pédale (G) pour rappeler le bras vertical

• Placer le bouton de blocage (K) en position 2. Déplacer le bras opérateur (M) jusqu'à ce que l'outil de montage (I) s'appuie contre le bord supérieur de la jante et bloquer le tout par le bouton de blocage en position 1.
De cette façon, on a bloqué le bras en sens vertical et horizontal et déplacé automatiquement l'outil de montage (I) de 2 mm. de la jante.

Se tenir le plus loin possible de l'outil pendant la phase de rotation du plateau centreur pour éviter tout risque d'écrasement.

•Avec le levier (I) enfilé entre le talon et la partie avant de la tête (O), porter le talon du pneu au-dessus de la tête même (fig. 18).

Note: pour éviter d'endommager la chambre à air, il est conseillé d'effectuer cette opération avec la valve à 10 cm. environ à droite de la tête.

Les personnes qui portent des colliers, des bracelets, des vêtements larges ne doivent pas s'approcher des organes en mouvement.

• En tenant le levier dans cette position, faire tourner le plateau (L) dans le sens horaire en appuyant sur la pédale (A) jusqu'à ce que le pneu sorte complètement de la jante (fig. 19).

• S'il y a une chambre à air, il faut basculer le bras vertical (T), sans debloquer le bras opérateur, et l'enlever du pneu.

• Rappeler le bras et répéter les operations susdites pour l'autre talon.

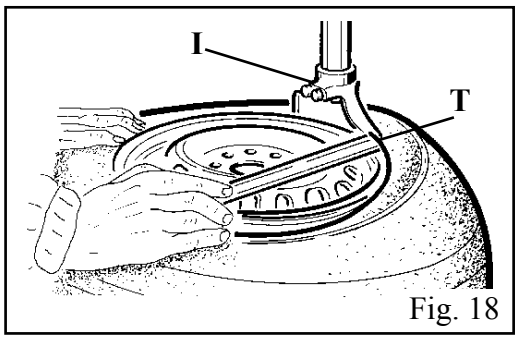


Fig. 18

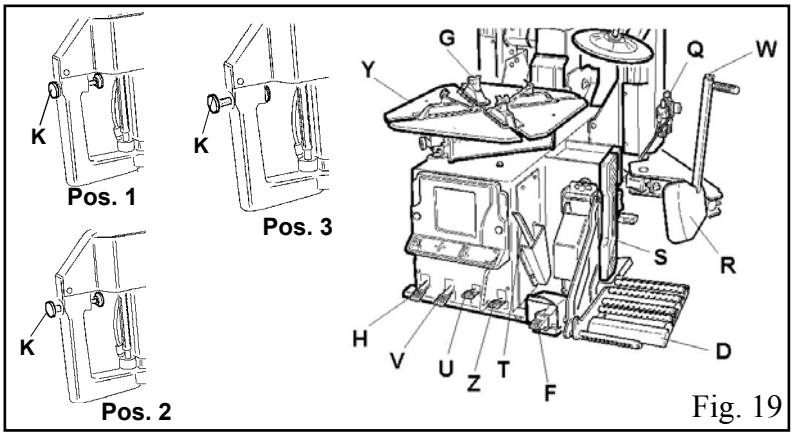


Fig. 19

14.0 DEMONTAGE

Vor jede Arbeit ist es nötig, die alten Auswuchtungsgegengewichte zu entfernen und auch sicherzustellen, daß der Reifen keine Luft enthält.

Bei Armkippen soll niemand hinter der Maschine sich befinden.

Pedal (H) drücken, um Arm (P) zu kippen, so daß die Arbeitsfläche frei wird.

Mitgeliefertes Fett oder ähnliches Produkt auf den Reifenwülsten verstreichen.

Falls das beigepackte Fett nicht verwendet wird, kann der Reifenwulst schwer beschädigt werden

Falls das beigepackte Fett nicht verwendet wird, kann der Reifenwulst schwer

AUßERE SPANNUNG REIFEN

Spannklauen (G) gemäß Bezugsmarke auf dem Zentriertisch (Y) positionieren, dabei Pedal (V) in die Mittelstellung drücken.

Reifen auf Spannklauen legen, Felge nach unten drücken und Pedal (V) völlig durchdrücken

INNERE SPANNUNG REIFEN

Spannklauen (G) so positionieren, daß sie völlig geschlossen sind.

Reifen auf Spannklauen legen und auf Pedal (V) drücken, um Spannklauen zu öffnen und Felge zu blockieren.

Sicherstellen, daß die Felge an den Spannklauen gut befestigt ist.

Die Hände auf den Reifen nicht halten: der Rücklauf des Armes zu "Arbeitsstellung" könnte eine Quetschung zwischen Felge und Montierwerkzeug verursachen.

Kipparm (P) durch Pedaldruck (H) rückstellen.

Den Sicherungsknopf (K) auf Position 2 bringen. Bedienungsarm (M) verstellen, bis sich das Montierwerkzeug (I) an obere Felgenkante lehnt. Sicherungsknopf auf Position 1 jetzt bringen, damit alles blockiert wird.
Auf diese Weise wird der Arm senkrecht und waagerecht blockiert und das Montierwerkzeug (I) automatisch von 2 mm. aus Felge entfernt.

Bei Tischdrehung, Hände und Körper möglichst fern vom Montierwerkzeug halten, um Quetschungen zu verhüten.

Mit Hilfe des Hebels (T), der zwischen den Reifenwulst und den vorderen Teil des Montierfußes (I) eingeführt ist, der Wulst nun über den Montierfuß einstellen (Abb. 18).
WICHTIG: *Falls ein Schlauch vorhanden ist, wird es empfohlen, das Ventil bei dieser Operation zirka 10 cm rechts vom Montierfuß zu halten. Das wird eine Schlauchbeschädigung vermeiden.*

Halsketten, Armreife, weite Kleidungsstücke und andere Gegenstände in der Nähe der sich bewegenden Maschinenorgane können für den Bediener gefährlich sein.

Hebel in dieser Position halten; Zentriertisch (Y) durch konstanten Pedaldruck (Z) im Uhrzeigersinn drehen lassen, bis der Reifen komplett aus der Felge hervorgetreten ist (Abb. 19)

Um den eventuellen Reifenschlauch zu entfernen, ohne den Werkzeugarm freizugeben, Kipparm (P) durch Pedaldruck (H) kippen.

Die ganze Operation auf dem anderen Wulst wiederholen.

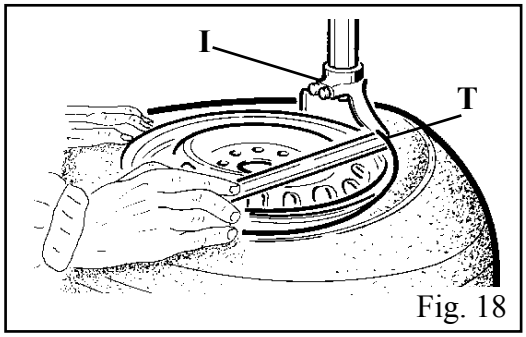


Fig. 18

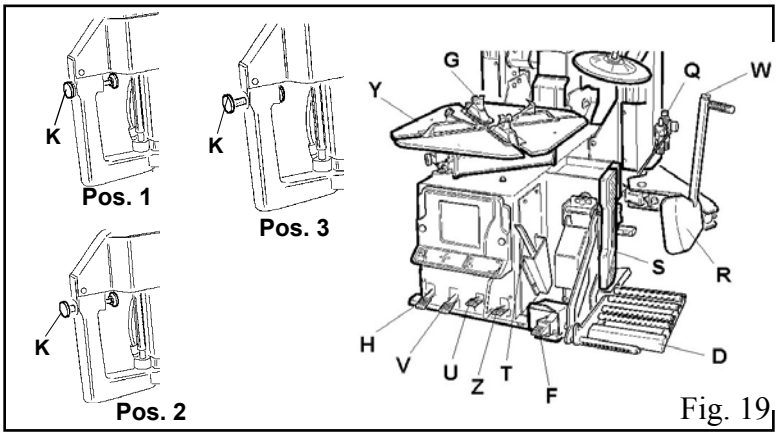


Fig. 19

15.0 SMONTAGGIO PNEUMATICI ULTRARIBASSATI O CON PROFILO "RACING" UTILIZZANDO GLI ACCESSORI

TALLONE SUPERIORE

Bloccare il cerchio sul piatto autocentrante come indicato sul manuale d'uso e manutenzione dello smontagomme.

Nel caso si presentino difficoltà utilizzare il premitallone (4) dell'accessorio di sinistra per tenere premuto il cerchio sulle griffe dell'autocentrante e facilitarne il bloccaggio (Fig.20)

Portare la torretta integrale in posizione di lavoro come da procedura standard di smontaggio riportata sul manuale d'uso e manutenzione

Ruotare il cerchio in modo da posizionare la valvola a ore 1 (fig. 20A)

Posizionare (Fig.21) il rullo dell'accessorio di destra (8) alla destra della torretta (X) e il premitallone dell'accessorio di sinistra (4) dalla parte opposta, in modo che premano leggermente il pneumatico verso il basso, per facilitare l'inserimento della leva alzatalloni (Y).

Disimpegnare l'accessorio di destra e abbassare la leva per portare il tallone del pneumatico sulla torretta.
Disimpegnare dell'accessorio di sinistra e ruotare, come se si stesse eseguendo, la procedura standard di smontaggio.

Per evitare il reintallonamento del pneumatico sul bordo inferiore esercitare una pressione con il disco alzatalloni dell'accessorio di destra. (Fig.22)

TALLONE INFERIORE

Seguire la procedura standard per lo smontaggio definitivo del pneumatico, aiutandosi con i dischi alza talloni dei due accessori per sostenere il pneumatico in corrispondenza del canale del cerchio (per ruote particolarmente alte). In questo modo viene facilitato l'inserimento della leva alzatalloni (Fig.23).

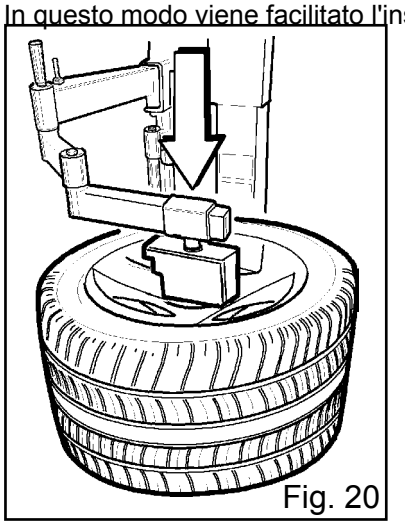


Fig. 20

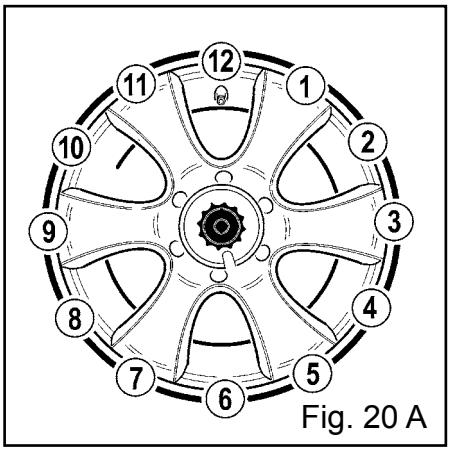


Fig. 20 A

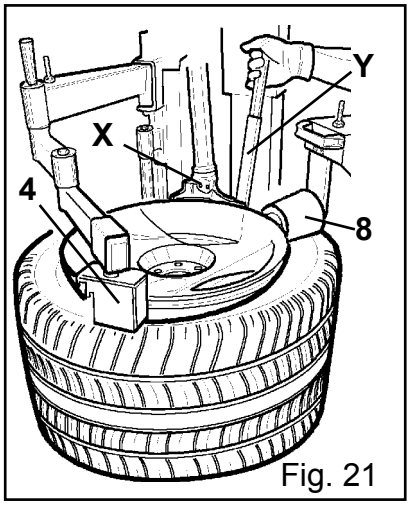


Fig. 21

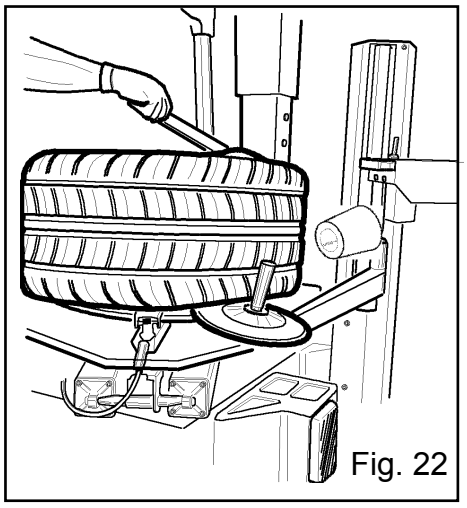


Fig. 22

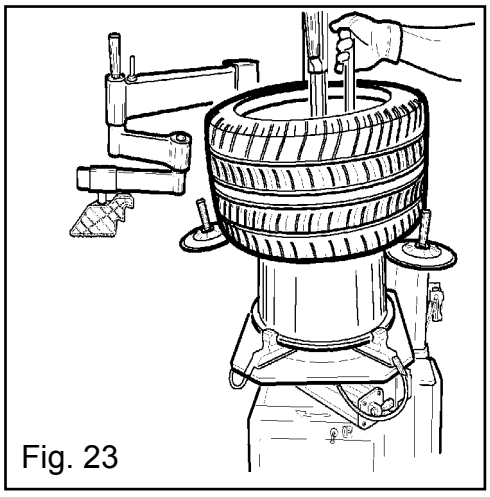


Fig. 23

15.0 *REMOVAL OF THE EXTRA LOW PROFILE OR "RACING" PROFILE TYRES USING THE ACCESSORIES*

UPPER BEAD

Lock the rim onto the turntable as shown in tyre-changer's installation, use and maintenance guide.

In case of difficulty, use the bead-pusher (4) of the left accessory to keep the rim pressed against the turntable jaws and facilitate its locking (Fig.20)

Position the mounting head as indicated by standard proceeding for tyre removal inside the installation, use and maintenance guide.

Turn the rim until the valve is in the hour 1 position 1 (fig. 20A)

Position (Fig.21) the roller of the right accessory (8) on the right of the mounting head (X) and the bead-pusher of the left accessory (4) from the opposite side so that they slightly press the tyre down to facilitate insertion of the bead lifting lever (Y).

Release the right accessory and lower the lever to bring the tyre bead onto the mounting head.
Release the left accessory and turn as if you are doing the standard removal procedure.

To avoid tyre re-beading on the bottom edge, exert pressure with the bead-lifting disc of the right accessory. Fig.22).

LOWER BEAD

Follow the standard procedure for final removal of the tyre with the aid of the bead-lifting discs of the two accessories to keep the tyre at the same level as the rim's groove (for particularly high wheels). In this way, the introduction of bead-lifting lever will be facilitated (Fig. 23).

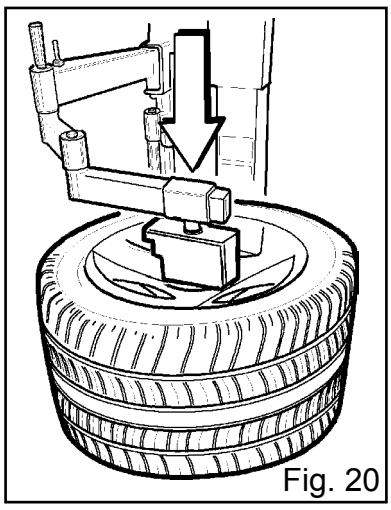


Fig. 20

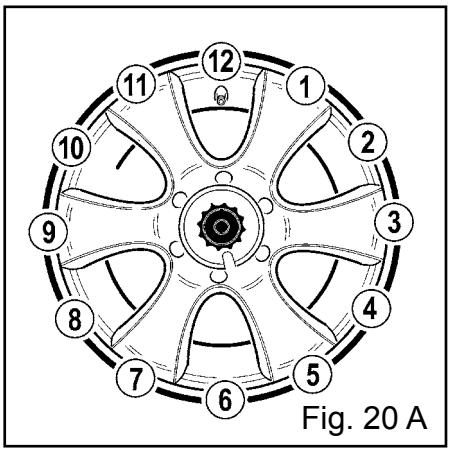


Fig. 20 A

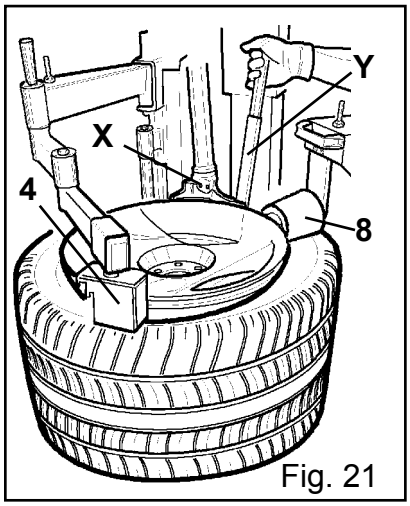


Fig. 21

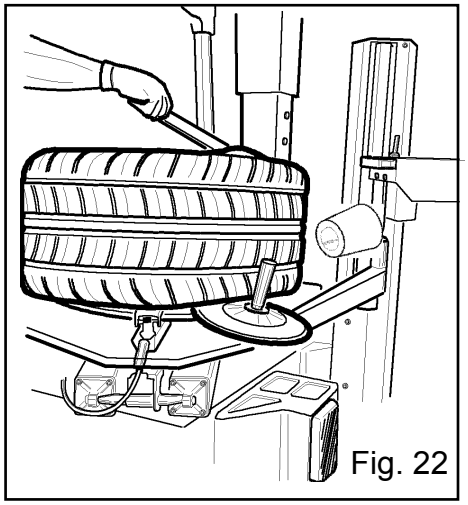


Fig. 22

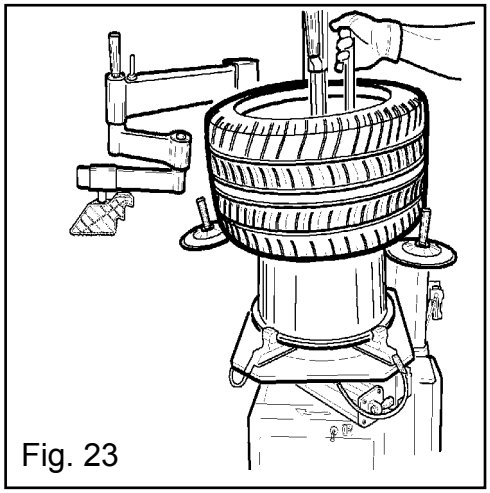


Fig. 23

15.0 DÉMONTAGE DES PNEUMATIQUES SURBAISSÉS O À PROFIL « RACING » À L'AIDE DES ACCESSOIRES

TALON SUPERIEUR

Bloquer la jante sur le plateau centreur comme indiqué sur le notice d'utilisation et d'entretien du démonte-pneus.

En cas de difficultés, utiliser le presse-talon (4) de l'accessoire de gauche pour maintenir la jante comprimée sur les griffes de la plaque d'auto-centrage et pour en faciliter le blocage (Fig. 20).

Positionner la tête de montage selon la procedure standard de démontage décrite sur le notice d'utilisation et d'entretien.

Faire tourner la jante de façon à placer la valve en position 1 heure (fig. 20A).

Positionner (Fig. 21) le rouleau de l'accessoire de droite (8) à droite de la tourelle (X) et le presse-talon de l'accessoire de gauche (4) du côté opposé, de telle sorte qu'ils exercent une légère pression sur le pneumatique vers le bas, pour faciliter l'introduction du levier décolle-talon (Y).

Libérer l'accessoire de droite et abaisser le levier pour placer le talon du pneumatique sur la tourelle.
Libérer l'accessoire de gauche et tourner comme s'il s'agissait de la procédure standard de démontage.

Pour éviter que le talon du pneumatique ne se réengage sur le bord inférieur, exercer une pression avec le disque décolle-talon de l'accessoire de droite (Fig. 22).

TALON INFERIEUR

Suivre la procédure standard pour le démontage définitif du pneumatique, en s'aidant des disques décolle-talon des deux accessoires pour soutenir le pneumatique à hauteur du canal de la jante (pour les roues très hautes). De cette façon, on aura facilité l'introduction du levier décolle-talons (Fig.23).

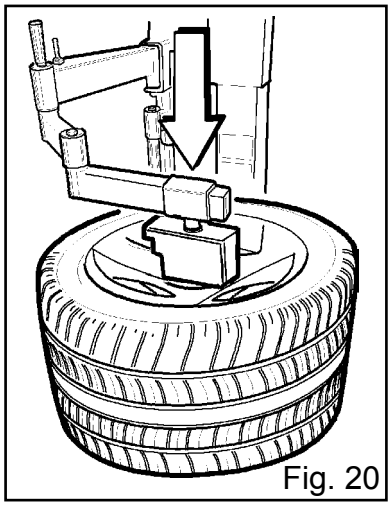


Fig. 20

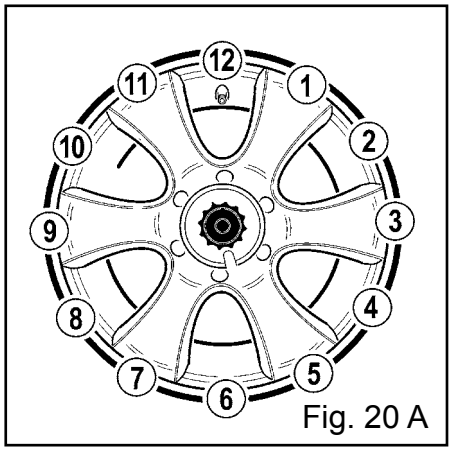


Fig. 20 A

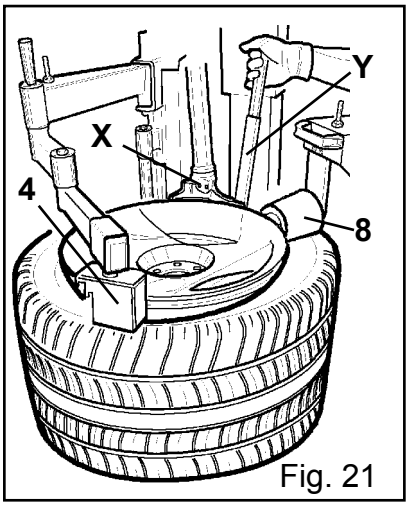


Fig. 21

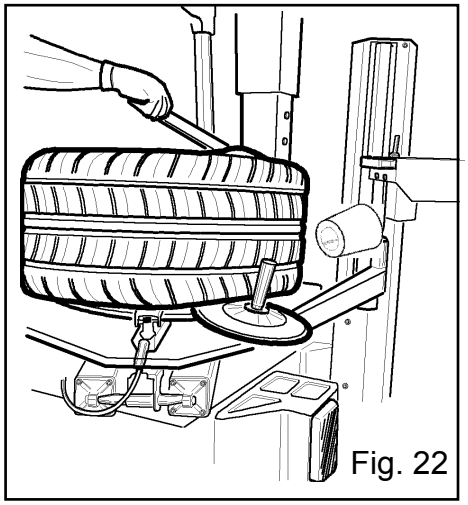


Fig. 22

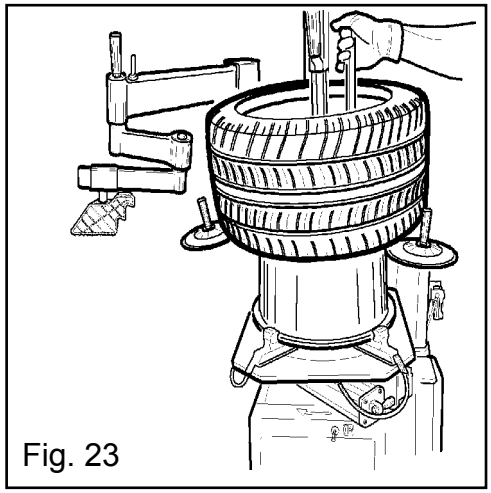


Fig. 23

15.0 ABZIEHEN VON RACING- ODER ULTRAFLAT-REIFEN UNTER VERWENDUNG DES ZUBEHÖRS

OBERWULST

Die Felge auf dem Zentriertisch blockieren (siehe Installation-Bedienung- und Wartungsbuch des Reifenmontiergerätes).

Sollten Schwierigkeiten auftreten, den Wulstniederhalter (4) des linksseitigen Zubehörs verwenden, um die Felge auf die Spannklauen des Zentriertisches gedrückt zu halten und das Einspannen derselben dadurch zu erleichtern (Abb. 20).

Den Montierfuß in Arbeitsposition positionieren (siehe Abnahme-Standardvorgang im Installation-, Bedienung- und Wartungsbuch des Reifenmontiergerätes).

Die Felge derart drehen, dass das Ventil sich in Position 1 Uhr befindet (Abb. 20A)

Die Rolle (8) des rechtsseitigen Zubehörs (8) rechts des Montierfußes (X) positionieren und den Wulstniederhalter des linksseitigen Zubehörs (4) an der entgegengesetzten Seite so positionieren, dass der Reifen leicht nach unten gedrückt wird, um das Eindringen des Wulstabdrückhebels (Y) zu erleichtern.

Das rechtsseitige Zubehör frei geben und den Hebel herunterlassen, um den Wulst auf den Montierfuß zu bringen.
Das linksseitige Zubehör frei geben und so drehen, als ob die Standardabziehprozedur ausgeführt würde.

Um zu verhindern, dass der Reifenwulst am unteren Rand wieder in das Felgenbett eintritt, einen leichten Druck mit der Wulstabdrückscheibe des rechtsseitigen Zubehörs ausüben. (Abb. 22)

UNTERWULST

Die Standardprozedur zum endgültigen Abziehen des Reifens anwenden und dabei die Wulstabdrückscheiben der beiden Zubehöre verwenden, um den Reifen am Felgenbett abzustützen (im Falle besonders hoher Reifen). Es wird dadurch die Einfügung des Wulstabdrückhebels erleichtert (Abb. 23)

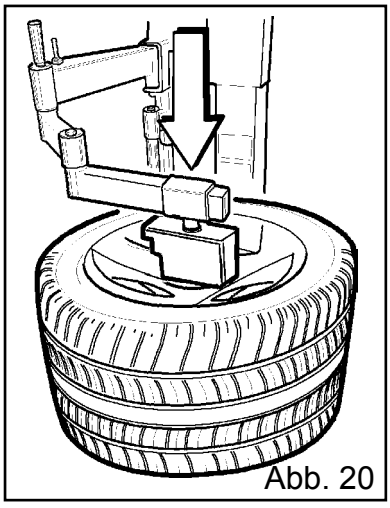


Abb. 20

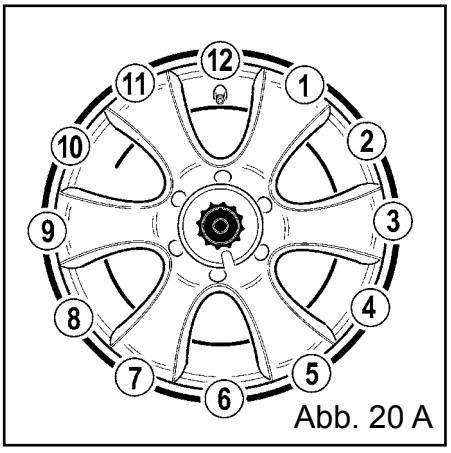


Abb. 20 A

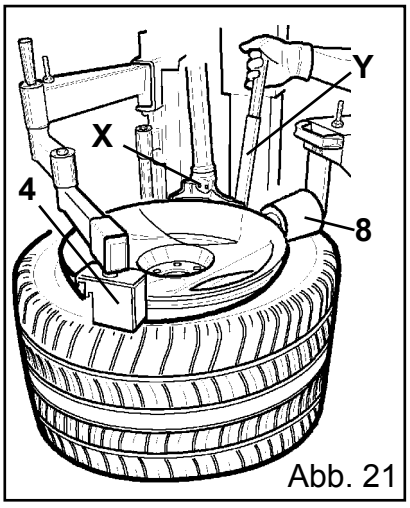


Abb. 21

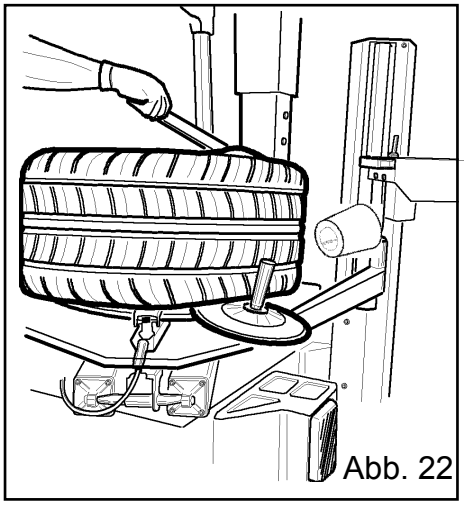


Abb. 22

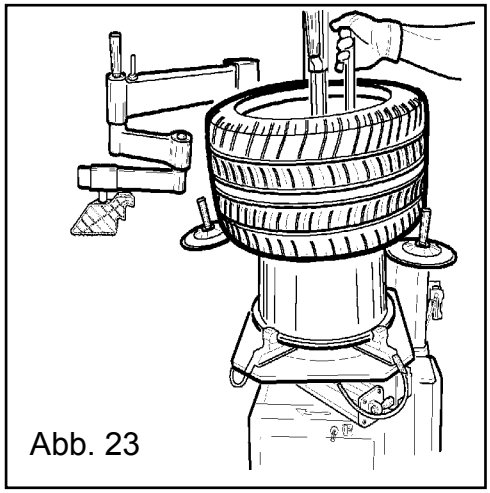


Abb. 23

16.0 MONTAGGIO

ATTENZIONE: questo controllo è importantissimo per evitare rischi di scoppio del pneumatico durante la fase di gonfiaggio. Prima di iniziare l'operazione di montaggio verificare che:

Sia visivamente che al tatto il pneumatico non presenti difetti e la tela non sia danneggiata.
Se si riscontrano difetti NON montare il pneumatico.

Il cerchio non presenti ammaccature o deformazioni. In particolare nei cerchi in lega le ammaccature spesso provocano microfratture interne non visibili ad occhio nudo che possono compromettere la solidità del cerchio e costituire quindi pericolo anche in fase di gonfiaggio

Il diametro del cerchio ed il pneumatico siano esattamente della stessa misura. Non montare pneumatici sui cerchi se non si è in grado di identificare con esattezza i rispettivi diametri.

•Lubrificare con apposito grasso i talloni del pneumatico per evitare danneggiamenti e facilitare il montaggio

Durante il bloccaggio del cerchio non tenere MAI le mani sotto il pneumatico.
Per un corretto bloccaggio posizionare la ruota esattamente al centro del piatto autocentrante

- Per ruote da 12 a 24 pollici bloccare il cerchio con la parte interna delle griffe
- Per ruote da 14 a 26 pollici bloccare il cerchio con la parte esterna delle griffe

Durante l'operazione di ribaltamento del palo accertarsi che nessuno sosti dietro lo smontagomme

NOTA: quando si opera con cerchi di uguali dimensioni, non occorre sempre bloccare e sbloccare il braccio operante ; basta ribaltare e richiamare il palo (P) con i bracci già bloccati in posizione di lavoro.

Non tenere le mani sulla ruota: il ritorno in posizione "di lavoro" del braccio potrebbe causarne lo schiacciamento tra cerchio e torretta.

- Manipolare il pneumatico in modoche il tallone passi sotto la parte anteriore della torretta e venga appoggiato sopra il bordo della parte posteriore della torretta stessa
- Tenendo premuto con le mani il tallone del pneumatico nella gola del cerchio, premere il pedale (Z) per ruotare l'autocentrante in senso orario per tutta la circonferenza del cerchio (Fig. 25).

Tenere le mani e le altre parti del corpo il piu' lontano possibile dalla torretta quando l'autocentrante e' in fase di rotazione per evitare rischi di schiacciamento

NOTA: entrambe le operazioni di smontaggio e montaggio vanno effettuate ruotando in senso orario l'autocentrante. Il senso di rotazione antiorario serve solamente per rimediare ad eventuali errori dell'operatore

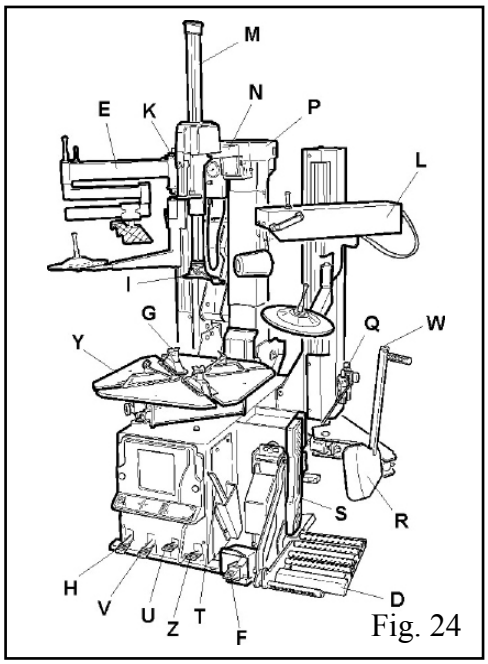


Fig. 24

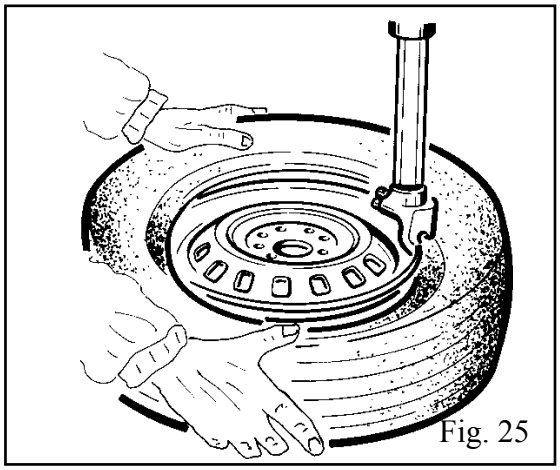


Fig. 25

16.0 MOUNTING THE TYRE

WARNING: This checking of tyre and rim is of th utmost importance to prevent tyre explosion during the inflating operations. Before beginning mounting operation make sure that:

The tyre and the cord fabric are not damaged. If you note defects DO NOT mount the tyre.

The rim is without dents and is not warped. Attention with alloy rims, dents cause internal micro-cracks not visible to naked eye. This can compromise the rim and can also be a source of danger especially during inflation.

The diameter of the rim and tyre are exactly the same. NEVER try to mount a tyre on a rim if you cannot identify the diameters of both.

Lubricate the tyre beads with the special grease in order to avoid damaging them and to facilitate the mounting operations.

During rim locking NEVER keep your hands under the tyre. For a correct locking operation set the tyre exactly in the middle of turntable.

For 12 to 24 inch wheels lock the rim using the inner part of the clamps.

For 14 to 26 inch wheels lock the rim using the outer part of the clamps.

During arm tilting make sure that nobody stays behind the tyre-changer

Note: *when working with rims of the same size it is not necessary always to lock and unlock the mounting bar; you only need to tilt and return the arm (P) with the arm and the bar locked in their working positions.*

Never keep your hands onto the wheel: the arm recovery to "working position" could set the operator at risk of hand crushing between rim and mounting tool.

Move the tyre so that the bead passes below the front section of the mounting head and is brought up against the edge of the rear section of the mounting head itself.

Keeping the tyre bead pressed down into the wheel rim channel with your hands, press down on the pedal (Z) to rotate the turntable clockwise. Continue until you have covered the entire circumference of the wheel rim (Fig. 25).

To prevent industrial accidents, keep hands and other parts of the body as far as possible from the tool arm when the table top is turning.

• *Insert the inner tube (if there is one) and repeat the same operations to mount the upper side of the tyre.*

NOTE: Demounting and mounting are always done with the clockwise turntable rotation. Anticlockwise rotation is used only to correct operator's errors or if the turntable stalls.

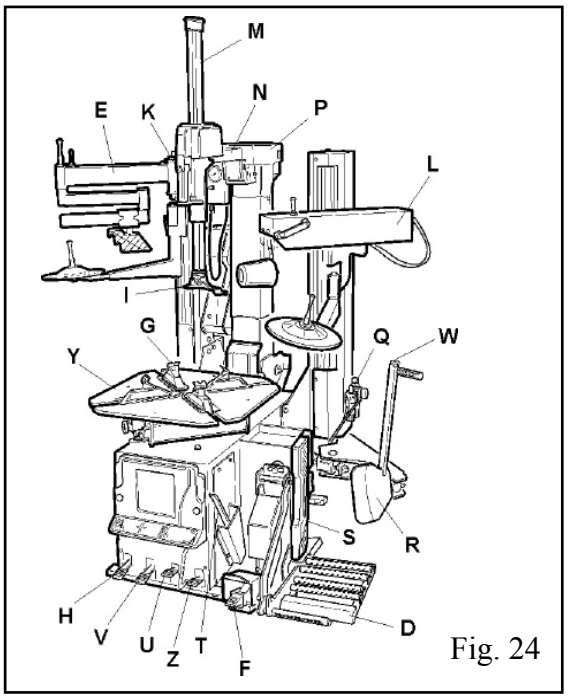


Fig. 24

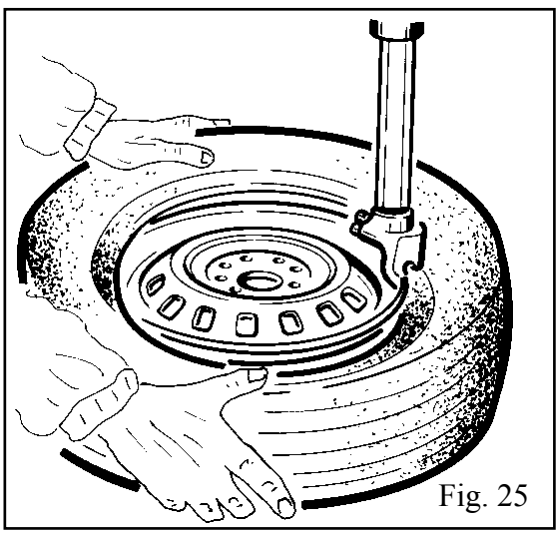


Fig. 25

16.0 MONTAGE

ATTENTION: ce contrôle est très important pour éviter tout risque d'éclatement du pneu lors du gonflage.
Avant de commencer l'opération de montage vérifier:

Que le pneu ne présente pas de défauts, soit visuellement soit au toucher, et que la toile ne soit pas endommagée.
En cas de défauts NE PAS monter le pneu.

Que la jante ne soit pas cabossée ou déformée. En particulier, dans les jantes en alliage les bosses provoquent souvent des microfractures intérieures invisibles à l'oeuil nu qui peuvent compromettre la solidité de la jante et constituer donc danger en phase de gonflage.

Que le diamètre de la jante coïncide exactement avec celui du pneu. Ne pas monter de pneus sur de jantes sans avoir identifié exactement les rispectifs diamètres.

Lubrifier le talon du pneu avec de la graisse appropriée pour éviter les endommagements et faciliter le montage

Lors du blocage de la jante ne tenir JAMAIS les mains sous le pneu. Pour le correct blocage positionner le pneu au centre du plateau centreur.

• Pour des roues de 12 à 24 pouces, bloquer la jante avec la partie intérieure des mors

• Pour des roues de 14 à 26 pouces, bloquer la jante avec la partie extérieure des mors

Lors du basculement du bras s'assûrer que personne ne se trouve derrière la machine.

Note:avec des jantes de dimensions égales, il ne faut pas toujours bloquer et débloquer la barre de montage; il suffit de basculer et de rappeler le bras (P) avec les bras déjà bloqués en position de travail.

Ne pas tenir les mains sur le pneu: le retour en position "de travail" du bras pourrait en causer l'écrasement entre jante et outil.

Passer le talon du pneu sous la partie avant de la tête et le poser au-dessus du bord de la partie arrière de la tête même. (Fig. 25)

Avec les mains, pousser le talon du pneu dans le creux de la jante, appuyer sur la pédale (Z) (rotation du plateau) pour tout le pourtour de la jante.

Se tenir le plus loin possible de l'outil pendant la phase de rotation du plateau centreur pour éviter tout risque d'écrasement.

Introduire l'éventuelle chambre à air et répéter les mêmes opérations pour l'autre talon.

NOTE: Les opérations de démontage et de montage doivent être effectuées en faisant tourner le plateau dans le sens horaire.
Le sens de rotation inverse sert uniquement à rattraper un erreur éventuel de l'operateur

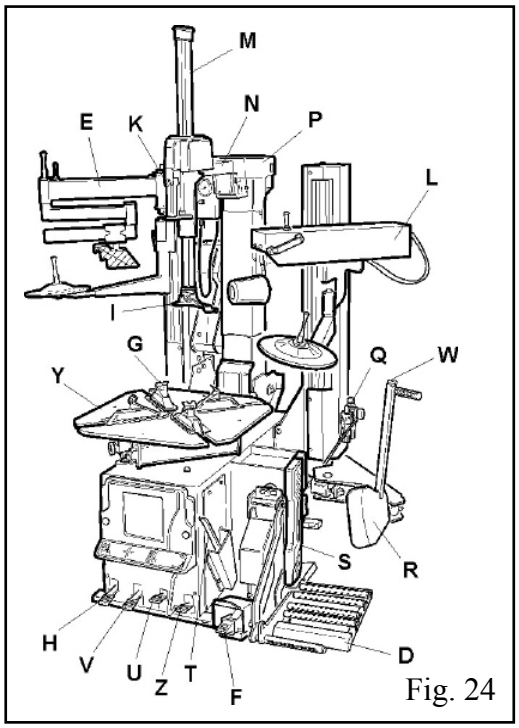


Fig. 24

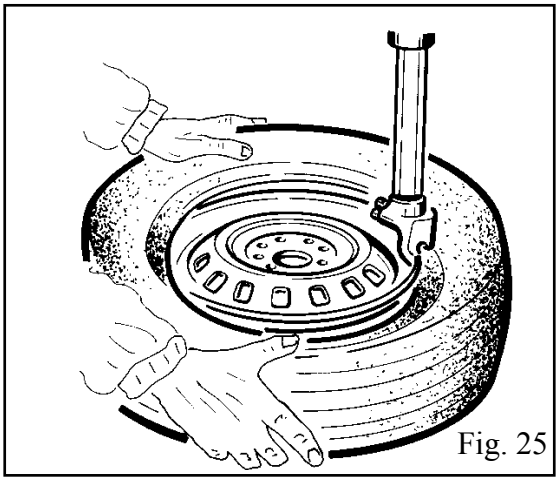


Fig. 25

16.0 MONTAGE

VORSICHT: Es ist sehr wichtig, diese Prüfung durchzuführen, um Reifenplatzen bei Aufpumpenphase zu vermeiden. Vor der Montage ist es wichtig, festzustellen, daß:

-den Reifen sowohl bei Ansicht als auch beim Antasten keinen Mangel vorweist und daß das Leinen nicht beschädigt ist. Im Mangelfall, den Reifen NICHT montieren.

-die Felge keine Beule oder Verformung vorweist. Besonders bei Alu-Felgen können die Beulen innere Mikrobrüche verursachen, die mit bloßem Auge nicht sichtbar sind und die die Solidität der Felge gefährden und eine Gefahr bei Aufpumpenphase darstellen können.

-der Durchmesser von Felge und Reifen gleich ist. Es ist empfohlen, einen Reifen auf die Felge nicht zu montieren, wenn die bezüglichen Durchmesser nicht genau festgestellt werden.

Reifenwülste mit dem dazu vorgesehenen Fett schmieren, damit eine Beschädigung verhindert und die Montage erleichtert wird.

Bei Spannung der Felge die Hände NIE unter dem Reifen halten. Zu einer korrekten Spannung, den Reifen genau in die Mitte des Zentriertisches legen.

Bei 12 - 24Zoll-Reifen Felge mit der Innenseite der Spannklauen einspannen.

Bei 14 - 26 Zoll-Reifen Felge mit der Außenseite der Spannklauen einspannen.

Vor Armumkippen immer sicherstellen, daß niemand hinter der Maschine steht.

WICHTIG: Wird mit Felgen gleicher Abmessung gearbeitet, muß der Werkzeugarm nicht immer gesperrt und freigegeben werden; es genügt, den Kipparm (P) mit den Armen, die bereits in Arbeitsposition blockiert sind, zu kippen und zurückzustellen.

Die Hände auf den Reifen nicht halten: der Rücklauf des Armes zu "Arbeitsstellung" könnte eine Quetschung zwischen Felge und Montierwerkzeug verursachen.

Reifen so einspannen, daß der Wulst unter dem vorderen Teil des Montierfußes hindurchgeht und auf den Rand des hinteren Montierfußteils gelegt wird.

Reifenwulst von Hand unter den Felgenrand pressen, Pedal (Z) drücken (Zentriertisch L-Drehung); gesamten Felgenumfang bearbeiten.

Bei Tischdrehung, Hände und Körper möglichst fern vom Montierwerkzeug halten, um Quetschungen zu verhüten.

Schlauch, sofern vorhanden, einlegen und am anderen Wulst gleichermaßen vorgehen.

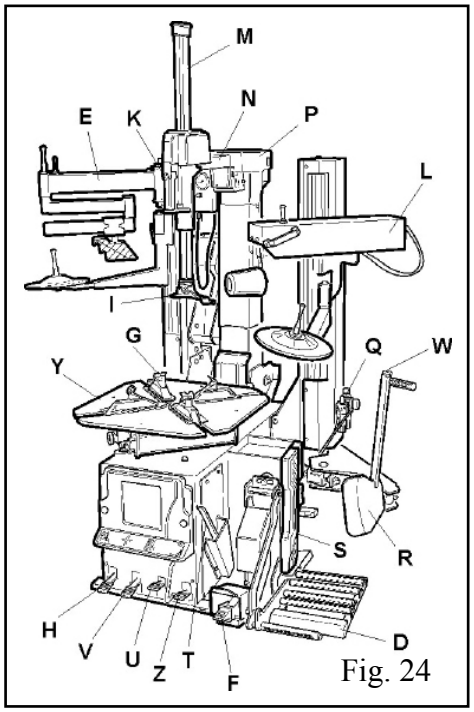


Fig. 24

ANM.: Beide Vorgänge (Demontage und Montage) sollen durch Rechtsdrehung des Zentriertisches durchgeführt werden.
Die Linksdrehung dient nur, eventuelle Arbeitsfehler zu verbessern.

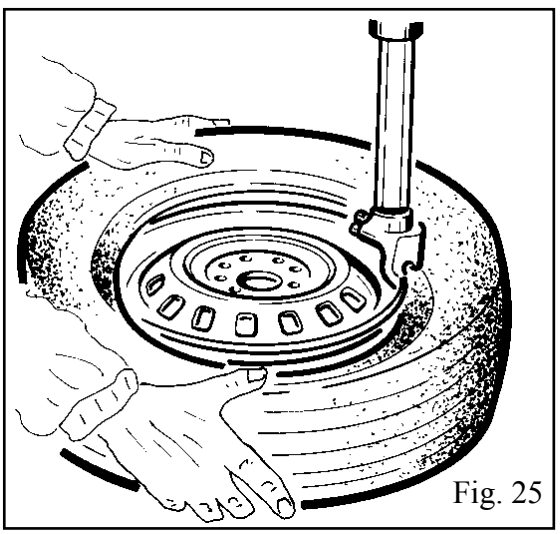


Fig. 25

17.0 MONTAGGIO PNEUMATICI ULTRARIBASSATI O CON PROFILO "RACING" UTILIZZANDO GLI ACCESSORI

TALLONE INFERIORE

Seguire la procedura standard descritta sul manuale di uso e manutenzione dello smontagomme

TALLONE SUPERIORE

Posizionare il pneumatico come descritto nella procedura standard sul manuale di uso e manutenzione dello smontagomme
Posizionare il rullo (8) dell'accessorio di destra a ore 1 (fig. 20A) e il premitallone (4) dell'accessorio di sinistra a destra della torretta (X) a ore 3, in modo che il tallone superiore del pneumatico sia in corrispondenza del canale del cerchio (Fig.26).
Accertarsi che la valvola sia posizionata a ore 4 (fig. 20A) dopo il premitallone dell'accessorio di sinistra.

Far ruotare l'autocentrante fino al completo montaggio del pneumatico (Fig.27).

Disimpegnare gli accessori

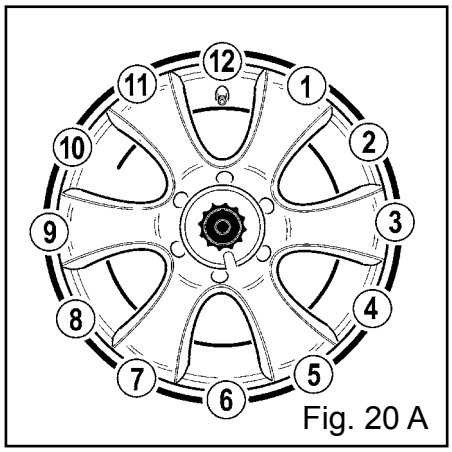
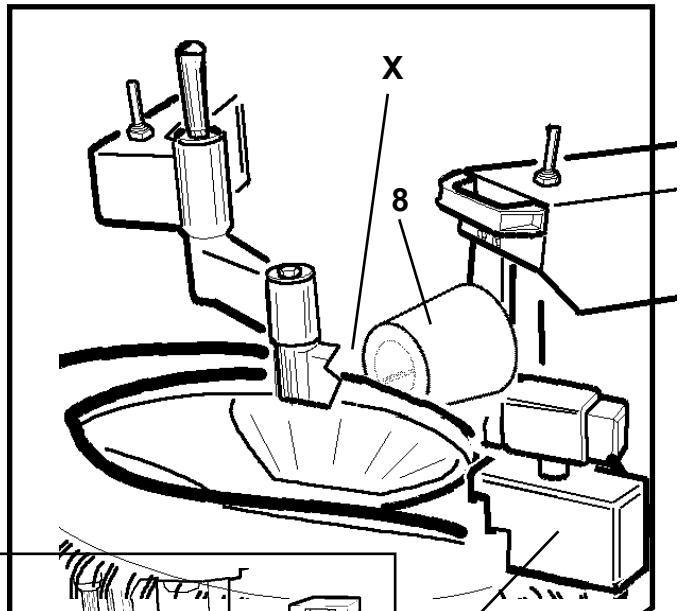


Fig. 20 A



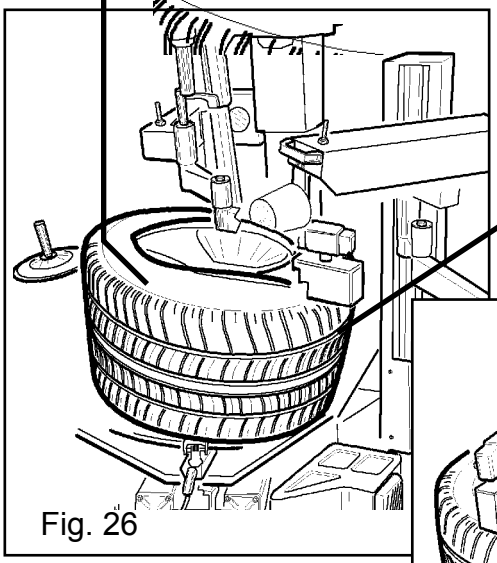


Fig. 26

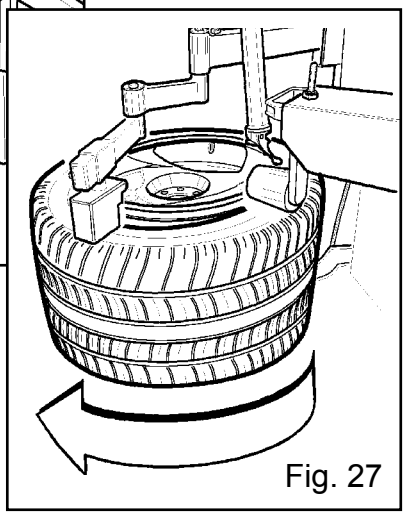


Fig. 27

17.0 *MOUNTING EXTRA LOW PROFILE OR "RACING" PROFILE TYRES USING THE ACCESSORIES*

LOWER BEAD

Follow standard proceedings described in the Installation, Use and Maintenance guide of Tyre-Changer.

UPPER BEAD

Position the tyre as described by standard proceedings inside the Installation, Use and Maintenance guide of Tyre-Changer.
Position the roller (8) of the right accessory on hour 1 (fig.20A) position and the bead-pusher (4) of the left accessory on the right of the mounting head (X) on hour 3 position so that the upper tyre bead stays at the same level as the rim's groove (Fig.26).

Make sure the valve is positioned on hour 4 position (fig. 20A) after the bead-pusher of the left accessory.

Let turntable turn until the tyre is completely mounted (Fig.27).

Release the accessories

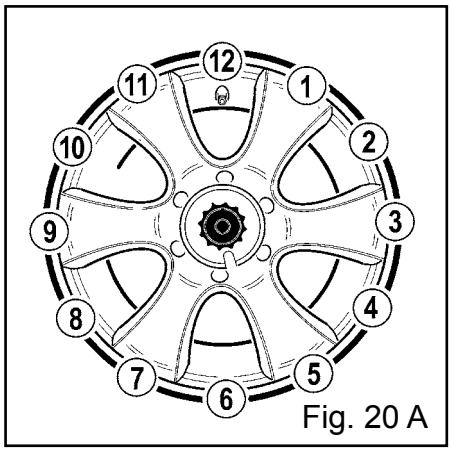
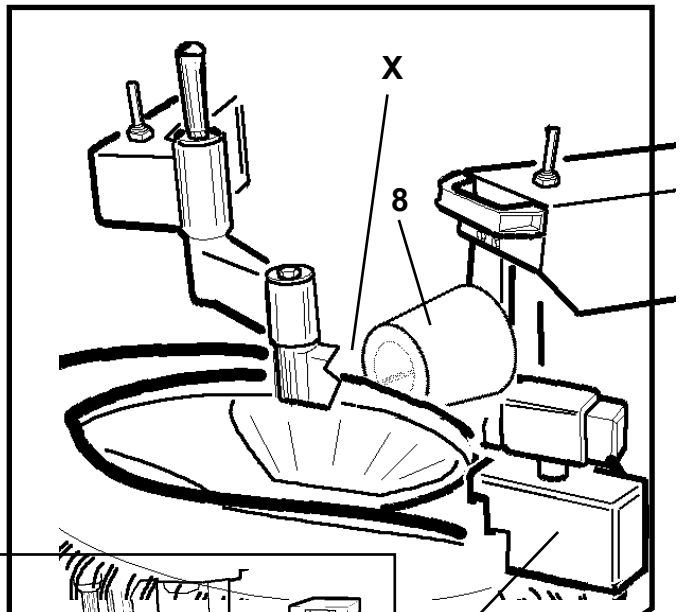


Fig. 20 A



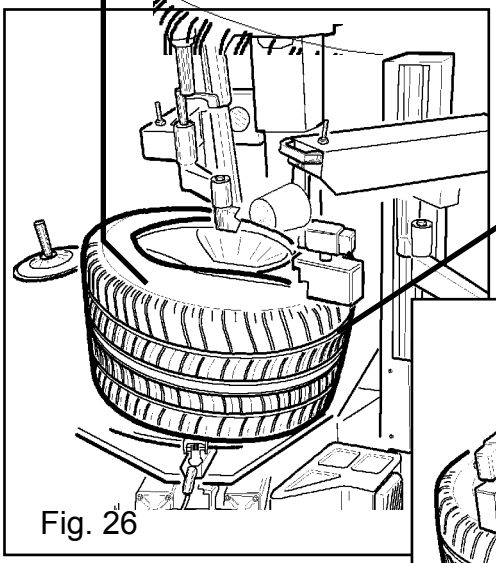


Fig. 26

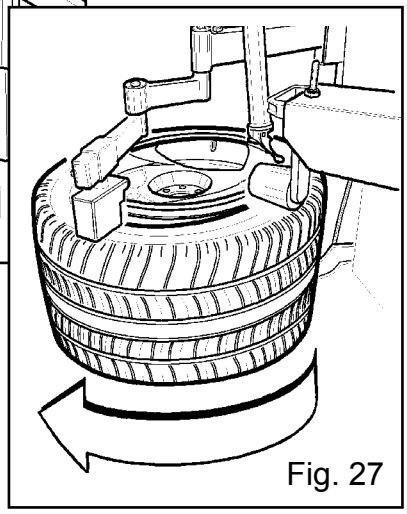


Fig. 27

17.0 MONTAGE DES PNEUMATIQUES SURBAISSÉS O À PROFIL « RACING » À L'AIDE DES ACCESSOIRES

TALON INFERIEUR

Procéder selon les indications standard du notice d'utilisation et d'entretien du démonte-pneus.

TALON SUPERIEUR

Positionner le pneu selon les indications standard du notice d'utilisation et d'entretien du démonte-pneus.

Placer le rouleau (8) de l'accessoire de droite en position 1 heure (fig. 20A) et le presse-talon (4) de l'accessoire de gauche à droite de la tourelle (X) en position 3 heures, de telle sorte que le talon supérieur du pneumatique se trouve à hauteur du canal de la jante (Fig. 26).
S'assurer que la valve soit placée en position 4 heures (fig. 20A) au-delà du presse-talon de l'accessoire de gauche.

Faire tourner le centreur jusqu'au montage complet du pneu (Fig.27).

Libérer les accessoires.

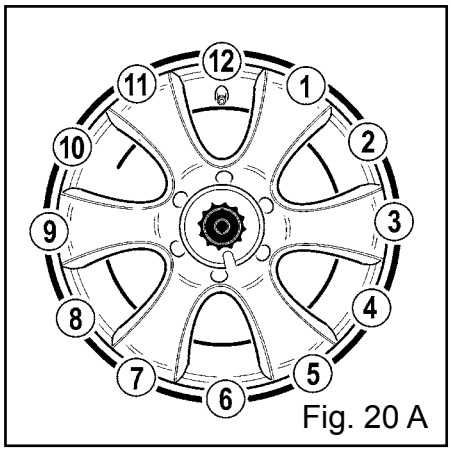


Fig. 20 A

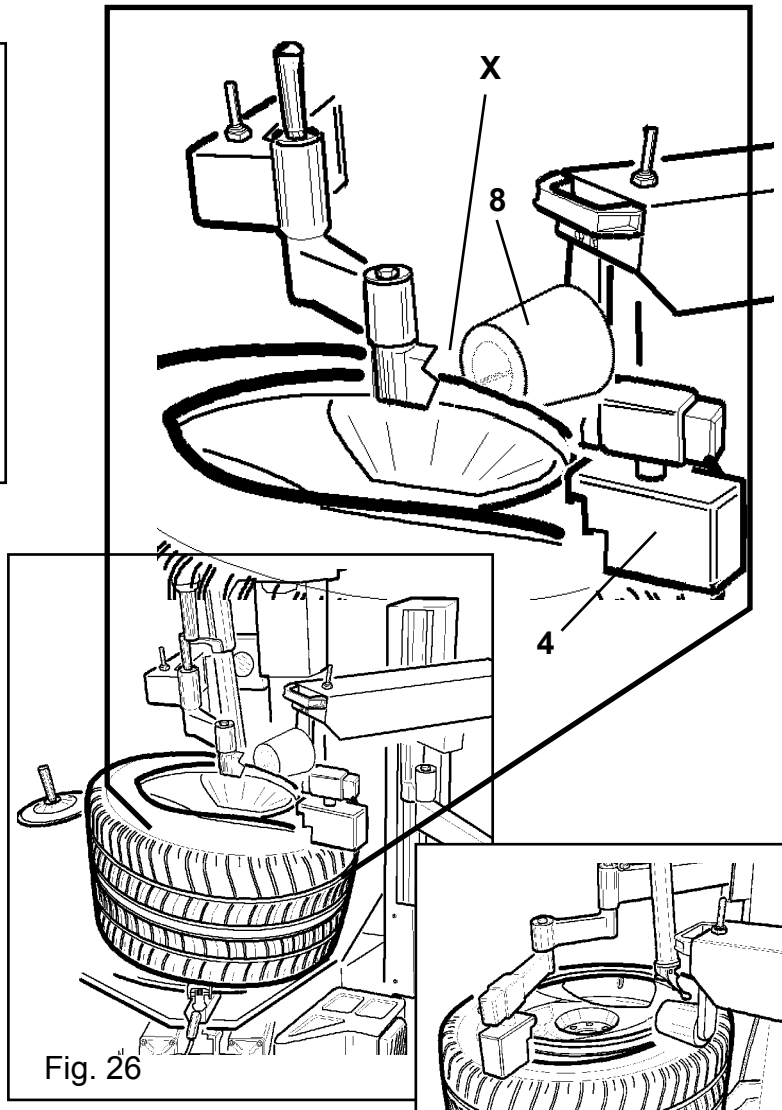


Fig. 26

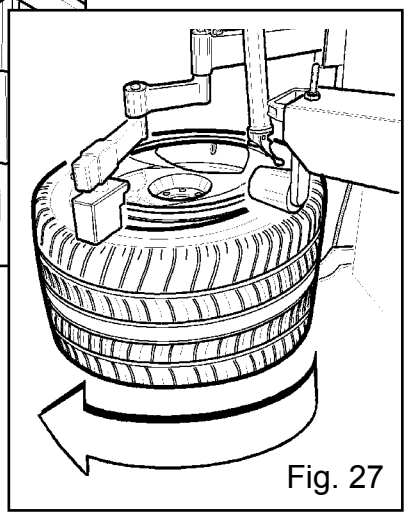


Fig. 27

17.0 MONTAGE VON RACING- ODER ULTRAFLAT-REIFEN UNTER VERWENDUNG DES ZUBEHÖRS

UNTERWULST

Den standard Vorgang im Installation-, Bedienung- und Wartungsbuch des Reifenmontiergerätes folgen.

OBERWULST

Den Reifen positionieren (den standard Vorgang im Installation-, Bedienung- und Wartungsbuch des Reifenmontiergerätes folgen).

Die Rolle (8) des Zubehörs der rechten Seite auf 1 Uhr stellen (Abb. 20A) und den Wulsteindrücker (4) des Zubehörs der linken Seite derart rechts des Montierfußes (X) auf 3 Uhr positionieren, dass sich der Reifenoberwulst auf derselben Höhe des Felgenbetts befindet (Abb. 26).

Sich vergewissern, dass das Ventil hinter dem Wulstniederhalter des linksseitigen Zubehörs auf 4 Uhr positioniert ist (Abb. 20A).

Den Zentriertisch drehen lassen, bis wann der Reifen völlig montiert wird (Abb. 27).

Das Zubehör freigeben.

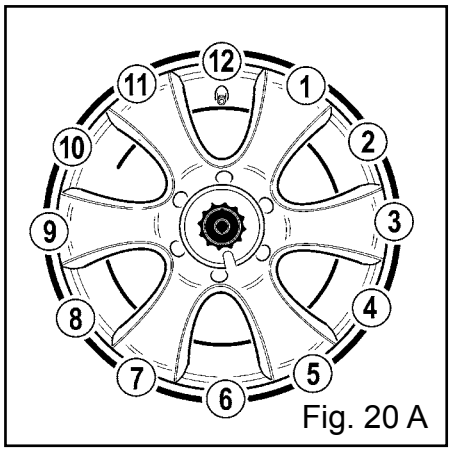
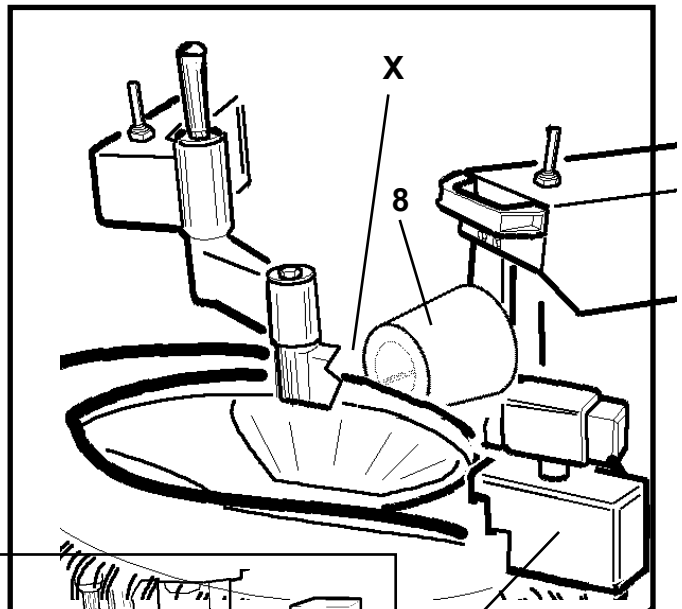


Fig. 20 A



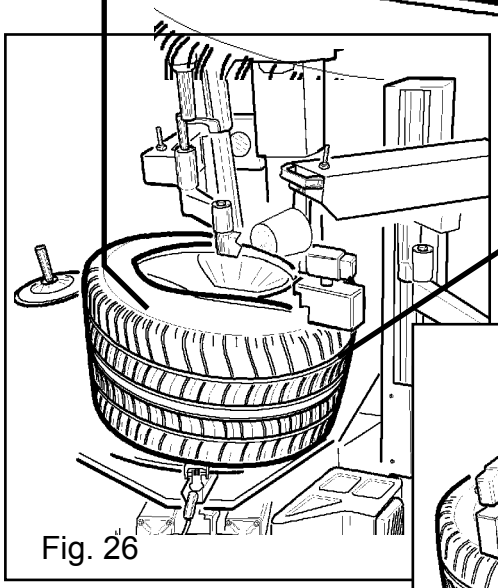


Fig. 26

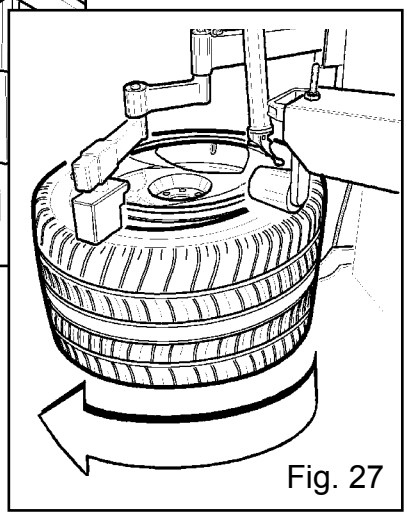


Fig. 27

18.0 GONFIAGGIO

Il gonfiaggio dei pneumatici richiede la massima attenzione. Pertanto occorre attenersi strettamente alle indicazioni di seguito riportate poichè lo smontagomme NON è stato progettato e costruito per riparare l'utente (o chi si trovi nei pressi della macchina) in caso di scoppio accidentale del pneumatico.

⚠ DANGER

L'esplosione del pneumatico o la rottura del cerchio sotto pressione può causare ferite gravi o morte all'operatore

Controllare attentamente che le dimensioni del cerchio e quelle del pneumatico siano uguali.

Controllare anche lo stato d'usura del pneumatico e del cerchio per trovare eventuali difetti prima di iniziare la fase di gonfiaggio

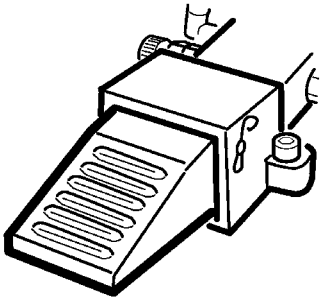
Gonfiare la gomma con brevi getti d'aria e negli intervalli controllare spesso la pressione.

Tutti i nostri smontagomme sono autolimitati ad una pressione di gonfiaggio di 3,5 bar (51 PSI) COMUNQUE NON SUPERARE MAI LA PRESSIONE CONSIGLIATA DAL COSTRUTTORE

Tenere le mani e il corpo lontani il più possibile dal pneumatico durante il gonfiaggio.

18.1 Gonfiaggio del pneumatico:

Per gonfiare un pneumatico procedere come segue:



- Collegare il raccordo del tubo di gonfiaggio alla valvola del pneumatico
- Verificare ulteriormente l'esatta corrispondenza dei diametri di cerchio e pneumatico
- Verificare che cerchio e pneumatico siano sufficientemente lubrificati; eventualmente lubrificare.
- Premere e rilasciare con frequenza il pedale di gonfiaggio, controllando negli intervalli la pressione sul manometro, fino al completo intallonamento del pneumatico sul cerchio.
- Proseguire nel gonfiaggio fino a raggiungere la pressione indicata dal costruttore. Gonfiare sempre a brevi tratti e sempre verificando la pressione negli intervalli.

⚠ DANGER

PERICOLO DI ESPLOSIONE!

Non superare mai la pressione consigliata dal costruttore e comunque i 3,5 bar (51 PSI) a cui la macchina è auto-limitata.

Quando fosse richiesta una pressione di esercizio del pneumatico superiore, togliere la ruota dallo smontagomme e proseguire il gonfiaggio in una apposita gabbia di sicurezza, normalmente reperibili sul mercato.

Mantenere mani e corpo il piu' lontano possibile dalla ruota.

Permettere l'utilizzo della macchina solo a personale addestrato per queste operazioni.

Non permettere ad altri di utilizzare la macchina o di avvicinarsi soprattutto durante il gonfiaggio.

18.0 INFLATING

The greatest attention is called for when inflating the tyres. Keep strictly to the following instructions since the tyre changer is NOT designed and built to protect the user (or anyone else in the vicinity of the machine) if the tyre bursts accidentally.

⚠ DANGER

A burst tyre can cause serious injury or even death of the operator.

• Check carefully that the wheel rim and the tyre are of the same size.

• Check the state of wear of the tyre and that it has no defects before beginning the inflation stage.

• Inflate the tyre with brief jets of air, checking the pressure after every jet.

• All our tyre changers are automatically limited to a maximum inflating pressure of 3.5 bar (51 psi). In any case NEVER EXCEED THE PRESSURE RECOMMENDED BY THE MANUFACTURER.

•Keep your hands and body as far away as possible from the tyre.

18.1 Inflating tyre using airline gauge:

In the standard version our tyre changers are supplied with an airline gauge. To inflate a tyre proceed as follows:

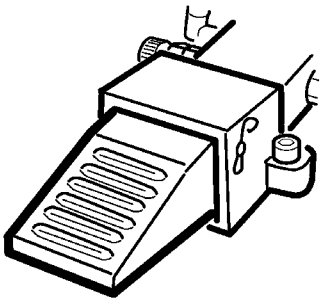
• Connect the inflating tube fitting to the tyre valve.

• Make a last check to be certain that tyre and rim diameter correspond.

• Check to be certain that rim and beads are sufficiently lubricated. If necessary lubricate some more.

• Frequently press and release the inflating pedal, checking the pressure between jets on the gauge.

• Continue to inflate the tyre with short jets of air and constantly checking the pressure between air jets until the required pressure has been reached.



⚠ DANGER

EXPLOSION HAZARD!

Never exceed 3.5 bar (51 PSI) when seating beads or inflating tyres.

If a higher inflating pressure is required remove the wheel from turntable and cpntinue the inflation procedure inside a special protection cage (commercially available)

NEVER exceed the max. inflating pressure given by the tyre manufacturer

ALWAYS keep hands and body back from inflating tyre

ONLY specially trained personnel are allowed to perform these operations. Do not allow other persons to operate or to stay near the tyre changer.

18.0 GONFLAGE

Faire très attention pour le gonflage des pneus.
Suivre scrupuleusement les indications ci-dessous car le démonte-pneus N'A PAS été projeté et construit pour réparer l'utilisateur (ou qui se trouve près de la machine) en cas d'éclatement accidentel du pneu.

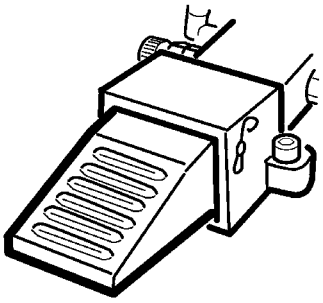
L'explosion du pneu peut causer des blessures graves ou la mort de l'opérateur

- **Avant le gonflage contrôler que les dimensions de la jante et du pneu soient les mêmes. Contrôler également l'état d'usure du pneu et les défauts éventuels.**
- **Gonfler le pneu avec de brefs jets d'air en vérifiant souvent la pression**
- **La pression maximum de gonflage de tous nos démonte-pneus est de 3,5 bars (51 psi). NE JAMAIS DÉPASSER LA PRESSION CONSEILLÉE PAR LE CONSTRUCTEUR.**
- **Les mains et le corps doivent être le plus loin possible du pneu.**

18.1 Gonflage avec pistolet:

Dans la version standard nos démonte-pneus sont fournis avec le pistolet de gonflage. Gonflage du pneu:

- Relier le raccord du tuyau de gonflage à la valve du pneumatique.
- Vérifier encore une fois que les diamètres de la jante et du pneumatique correspondent.
- Vérifier que la jante et le pneumatique sont suffisamment lubrifiés; éventuellement lubrifier.
- À plusieurs reprises, appuyer sur la pédale de gonflage et la relâcher en contrôlant au fur et à mesure la pression sur le manomètre.
- Continuer en introduisant de l'air par petites doses et en vérifiant la pression dans les intervalles, jusqu'à atteindre la pression désirée.



DANGER D'EXPLOSION !

Ne jamais dépasser 3,5 bar (51 PSI) pendant le tallonage et le gonflage et ne jamais dépasser la pression indiquée par le fabricant du pneumatique

Si le pneumatique requiert une pression supérieure de service, déposer la roue du démone-pneus et continuer le gonflage dans une cage spéciale de securité que l'on trouve d'ordinaire en commerce.

Tenir les mains et le corps le plus loin possible de la roue.

Seulement le personnel spécialement formé peut effectuer cette opération. Ne jamais permettre à d'autres personnes de travailler et de s'approcher du démonte-pneus.

18.0 AUFPUMPEN

Beim Aufpumpen der Reifen ist sehr sorgfältig vorzugehen.
Die nachfolgenden Angaben sind streng zu befolgen, denn das Reifenmontiergerät bietet dem Benützer (oder Personen, die sich in der Nähe befinden) beim Platzen des Reifens KEINEN Schutz.

Falls ein Reifen platzt, kann dies zu schweren Verletzungen oder sogar zum Tod des Bedieners führen.

Sorgfältig prüfen, ob die Abmessungen des Reifens und der Felge gleich sind. Abnützungszustand des Reifens prüfen und eventuelle Beschädigungen feststellen, bevor mit dem Aufpumpen begonnen wird.

Reifen mit kurzen Luftströmen aufpumpen, dabei den Druck dauernd kontrollieren.

Alle unsere Reifenmontiergeräte sind auf einen Höchstdruck von 3,5 bar (51 psi) beschränkt.
AUF KEINEN FALL DEN VOM HERSTELLER ANGEGEBENEN HÖCHSTDRUCK ÜBERSTEIGEN.

Hände und Körper so weit wie möglich vom Reifen entfernt halten.

18.1 Aufpumpen mit Druckluftpistole:

In der Standardausführung werden unsere Reifenmontiergeräte mit einer Druckluftpistole geliefert. Beim Aufpumpen eines Reifens wie folgt vorgehen:

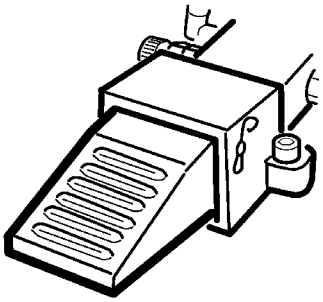
Den Füllschlauch an das Reifenventil anschließen.

Sicherstelen, daß Durchmesser von Felge und Reifen zuinander passen.

Sicherstellen, daß Felge und Reifen ausreichend geschmiert sind. Ggf erneut einstreichen.

Das Füllpedal mehrmals drücken und loslassen und dazwischen immer den Druck auf dem Manometer kontrollieren, bis die Reifenwülste richtig in der Felge positioniert sind.

Weitermachen und Luft einblasen, wobei man zwischendurch immer den Luftdruck mißt, bis der gewünschte Reifendruck erreicht ist.



EXPOSITIONSGEFAHR !

Beim Aufpumpen darf Druckwert von 3,5 bar (51 PSI) nie überschritten werden.

Anm: Falls ein Reifen einen höheren Reifendruck verlangt, ist das Rad von der Reifenmontiermaschine abzunehmen, um es dann in einer der speziellen Schutzkäfige, die im Handel erhältlich sind, weiter aufzupumpen.

Nie den Reifendruck überschreiten, den der Hersteller vorschreibt.

Die Hände und den Körper immer so weit wie möglich entfernt vom Reifen halten, wenn er oufgepumpt wird.

Nur besonders geschultes Personal darf diese Arbeiten ausführen. Erlauben Sie Unbefugten auf keinen Fall, sich in der Nähe der Reifenmontiermaschine aufzuhalten oder an ihr zu arbeiten.

19.0. RIPOSIZIONAMENTO

Per riposizionare lo smontagomme è necessario disporre di un carrello elevatore.

- Scollegare le fonti di alimentazione pneumatica ed elettrica
- Fare leva su un lato della base per sollevarlo leggermente da terra, infilare le forche del carrello elevatore sotto la base e farvi scivolare lo smontagomme sopra.
- Posizionare lo smontagomme nella nuova sede

NOTA: Il posto scelto per riposizionare lo smontagomme deve rispondere alle Normative Europee per la sicurezza sul lavoro.

19.0 MOVING

To move the tyre changer you will need a fork-lift truck.

- *Disconnect the pneumatic and electric power supplies.*
- *Apply leverage to one side of the base so as to raise it slightly from the floor, insert the forks of the truck under the base and slide the tyre changer onto them.*
- *Set the tyre changer down in its new position.*

Note: The place chosen for repositioning the tyre changer must comply with European safety at work standards.

19.0 REPOSITIONNEMENT

Pour repositionner le démonte-pneus, utiliser un chariot élévateur.

- Débrancher l'alimentation électrique et pneumatique
- Faire levier sur un côté de la base pour le soulever légèrement de terre, enfiler les fourches du chariot élévateur sous la base et faire glisser le démonte-pneus au-dessus
- Positionner le démonte-pneus à l'endroit choisi

NB. L'endroit choisi pour repositionner le démonte-pneus doit être conforme aux normes européennes pour la prévention des accidents du travail.

19.0 NEUPOSITIONIEREN

Soll das Reifenmontiergerät neu positioniert werden, muß ein Gabelstapler verwendet werden.

-Druckluft- und Stromzufuhr unterbrechen.

-Eine Seite der Maschine leicht anheben, Gabeln des Hubwagens unter den Sockel einführen und das Reifenmontiergerät auf diese gleiten lassen.

-Reifenmontiergerät neu aufstellen.

***WICHTIG**:Der neue Aufstellungsort muß den Europäischen Vorschriften zur Sicherheit am Arbeitsplatz entsprechen.*

20. ACCANTONAMENTO

In caso di accantonamento per lungo periodo di tempo è necessario:

• Scollegare le fonti di alimentazione e ingrassare le guide di scorrimento delle griffe per evitarne l'ossidazione.

20.0 STORAGE

In the event of storage for long periods of time, be sure to:

• Disconnect all sources of power and grease the clamp sliding guides on the turntable to prevent them from oxidising.

20.0 PERIODE D'INACTIVITE

Pour une période d'arrêt assez longue, il faut:

• Débrancher les sources d'alimentations et graisser les glissières des mors sur le plateau tournant pour éviter l'oxydation.

20.0 LAGERUNG

Falls die Maschine lange gelagert werden soll, müssen:

-alle Energiequellen ausgeschaltet werden und die Gleitführungen der Spannklauen auf dem Zentriertisch eingefettet werden, damit sie nicht rosten.

21.0 ROTTAMAZIONE

Allorquando si decida di rottamare l'apparecchio, si raccomanda di renderlo inoperante scollegando le fonti di alimentazione.

• Asportare tutti i materiali NON ferrosi e smaltirli secondo le leggi nazionali vigenti.
• Raccogliere l'olio e smaltirlo negli appositi centri secondo le leggi nazionali vigenti.
• Rottamare il resto come materiale ferroso

Attenzione! Per il corretto smaltimento consultare le note sulla dichiarazione di conformità RAEE e ROHS (dove applicabile)

21.0 SCRAPPING

If you decide to scrap the machine, be sure to make it inoperative by disconnecting it from all sources of power.

- *Remove all NON-ferrous materials and dispose of them as prescribed by national law.*
- *Collect the oil and dispose of it at an authorized point as prescribed by national law.*
- *Scrap the rest as ferrous material.*

Attention! For a correct waste disposal, consult the declaration of conformity to RAEE and ROHS (where applicable)

21.0 MISE A LA FERRAILLE

Si l'on decide de mettre l'appareil à la ferraille, il faut enlever toutes les sources d'alimentation pour le rendre inutilisable.

- Retirer les métaux NON ferreux et les éliminer selon les lois nationales en vigueur.
- Recueillir l'huile et la porter dans un centre spécial selon les lois nationales en vigueur
- Jeter le reste à la ferraille comme matériel ferreux.

Attention! Pour la correcte élimination de déchets, consulter la déclaration de conformité aux normes RAEE et ROHS (où appliquable)

21.0 VERSCHROTTUNG

Soll das Gerät verschrottet werden, empfehlen wir, die Energieleitungen zu unterbrechen, um dasselbe funktionsuntüchtig zu machen.

- *Alle Materialien, die KEIN Eisen enthalten, entfernen und vorschriftsgemäß entsorgen.*
- *Öl ablassen und vorschriftsgemäß entsorgen.*
- *Den Rest als Eisenmaterial verschrotten.*

Achtung! Für eine korrekte Entsorgung siehen die Anmerkungen auf der RAEE und ROHS Konformitätserklärung (wenn anwendbar)

22.0 MANUTENZIONE

22.1 Avvertenze generali

La manutenzione è sempre vietata a personale non autorizzato

• La manutenzione regolare, come da istruzioni, è fondamentale per un corretto funzionamento e una lunga durata dello smontagomme
• Se la manutenzione non viene effettuata regolarmente, il funzionamento e l'affidabilità della macchina possono essere compromesse, a rischio sia dell'operatore che di terzi.

Prima di effettuare qualsiasi intervento di manutenzione, disinserire l'allacciamento elettrico, scollegando la spina, e quello pneumatico, chiudendo il rubinetto.
Inoltre, per scaricare l'aria in pressione dal circuito, è necessario effettuare 3 - 4 stallonature a vuoto.

Le parti difettose devono essere sostituite esclusivamente da personale esperto e con pezzi originali.
La rimozione o manomissione dei dispositivi di sicurezza (valvola di max. pressione - regolatore di pressione) comporta una violazione delle Norme Europee per la Sicurezza sul Lavoro.

In particolare il COSTRUTTORE non è imputabile per reclami derivanti dall'uso di ricambi non originali o per danni causati dalla rimozione o manomissione dei sistemi di sicurezza.

Al raggiungimento dei 5 anni dalla data di installazione e messa in servizio, il prodotto dovrà essere revisionato in tutte le sue parti

22.0 MAINTENANCE

22.1 General warnings

Unauthorized personnel may not carry out maintenance work.

• Regular maintenance as described in the instructions is essential for correct operation and long lifetime of the tyre changer.
• If maintenance is not carried out regularly, the operation and reliability of the machine may be compromised, thus placing the operator and anyone else in the vicinity at risk.

Before carrying out any maintenance work, disconnect the electric and pneumatic supplies. Moreover, it is necessary to break the bead loadless 3-4 times in order to let the air in pressure go out of the circuit.

De- fective parts must be replaced exclusively by expert personnel using the manufacturer's spare parts .
Removing or tampering with safety devices (pressure limiting and regulating valves) represents a contravention of European Safety Standards.

In particular The MANUFACTURER shall not be held responsible for complaints deriving from the use of spare parts made by other manufacturers or for damage caused by tampering or removal of safety systems.

At the achievement of 5 years from the date of installation and commissioning, the product must be reviewed in its entirety

22.0 ENTRETIEN

22.1 Remarques générales

L'entretien ne doit jamais être effectué par du personnel non autorisé

• L'entretien régulier, selon les instructions données, est fondamental pour un fonctionnement correct et une longue durée.
• Si l'entretien n'est pas effectué régulièrement, le fonctionnement et la fiabilité de la machine peuvent être compromis, aux risques et périls de l'opérateur et de tiers.

Avant d'effectuer toute opération d'entretien, débrancher l'installation électrique, en déconnectant la fiche, et celle pneumatique, en fermant le robinet. De plus, afin de faire sortir l'air en pression dans le circuit, il faut effectuer 3-4 décollages à vide.

Les pièces défectueuses doivent être remplacées uniquement par du personnel spécialisé et par les pièces d'origine indiquées dans le catalogue "pièces de rechange" ci-joint.
L'enlèvement ou la modification des dispositifs de sécurité (soupape de pression maxi. - régulateur de pression) est une violation des normes européennes sur la sécurité.

Le Constructeur **n'est pas responsable des réclamations qui dérivent de l'utilisation de pièces de rechange qui ne sont pas d'origine ou pour les dommages causés par la modification ou l'enlèvement des systèmes de sécurité.**

Après 5 ans à compter de la date d'installation et de mise en service, le produit doit être revu dans son intégralité

22.0 WARTUNG
22.1 Allgemeine HInweise

Unbefugtes Personal darf keine Wartungsarbeiten vornehmen.

-Eine regelmäßige Wartung, wie in diesem Handbuch beschrieben, ist für einen störungsfreien Betrieb und eine lange Lebensdauer Ihres Reifenmontiergerätes von wesentlicher Bedeutung.
-Eine unregelmäßige Wartung kann den Betrieb und die Zuverlässigkeit der Maschine beeinträchtigen, und für den Bediener und eventuelle Dritte eine Gefahr darstellen.

Bevor Wartungsarbeiten irgendwelcher Art ausgeführt werden, müssen Strom- und Druckluftzufuhr unterbrochen werden. Dazu, um Druckluft abzulassen, ist es nötig, 3-4 Leerabdrücken auszuführen.

Fehlerhafte Teile dürfen nur durch erfahrenes Personal ausgewechselt werden, dabei dürfen nur die im beiliegenden Ersatzteilkatalog angegebenen Original-Teile verwendet werden.

Die Veränderung oder Entfernung der Sicherheitsvorrichtungen (Überdruckventil, Druckregler), stellt eine Verletzung der Europäischen Sicherheitsvorschriften dar.

Der Hersteller kann bei Reklamationen im Zusammenhang mit der Verwendung von Nicht-Originalersatzteilen oder bei Schäden aufgrund der Veränderung oder Entfernung von Sicherheitssystemen nicht haftbar gemacht werden.

Beim Erreichen von 5 Jahren ab dem Zeitpunkt der Installation und Inbetriebnahme, muss das Produkt in seiner Gesamtheit überprüft werden

OPERAZIONI DI MANUTENZIONE:

- Pulire **settimanalmente** il piatto autocentrante con nafta per evitare la formazione di sporcizia e ingrassare le guide di scorrimento delle griffe.

- Effettuare **almeno ogni 30 giorni** le seguenti operazioni:

- Controllare il livello olio nella tazza del lubrificatore.Eventualmente rabboccare svitando la tazza F. Utilizzare solamente olio per impianti pneumatici di classe **ISO HG** con viscosità **ISO VG 32** come ad esempio: ESSO Febis K32; MOBIL Vacouline Oil 1405; KLUBER Airpress 32). (fig. 29)

- Nel caso sia presente il filtro regolatore occorre controllarlo e scaricarlo periodicamente dalla eventuale condensa

- Controllare che ogni 3 - 4 pressioni sul pedale U, dello stallonatore, cada una goccia di olio nella tazza F. In caso contrario regolare l'apposita vite D (fig. 29)

NOTA: Dopo i primi 20 gg. di lavoro stringere nuovamente le viti di serraggio delle griffe e degli scorrevoli del piatto autocentrante (fig. 23) e dell'utensile di montaggio e smontaggio fig. 28

NOTA: Se la macchina accusasse un calo di potenza, controllare la tensione della cinghia motore procedendo come segue:

Prima di qualsiasi intervento , disinserire l'allacciamento elettrico e pneumatico

• Togliere la fiancata sinistra dello smontagomme svitando le quattro viti di fissaggio

• Tirare la cinghia del motore agendo sull'apposito registro X sul supporto motore (fig.31).

NOTA: Qualora si rendesse necessario registrare la piastra di bloccaggio del palo, perchè l'utensile non si blocca o non si alza dal cerchio dei 2 mm necessari alla lavorazione, registrare i dadi indicati in figura 32.

Se la torretta integrale lavora troppo lontana o troppo vicina al cerchio, in senso orizzontale, è necessario effettuare la regolazione della piastra di bloccaggio intervenendo sui dadi indicati nella fig. 33 fino ad ottenere una distanza di 2 mm.

NOTA: Per la pulizia o sostituzione dei silenziatori delle valvole fare riferimento alla fig. 27 e procedere come descritto:

1) Togliere la fiancata sinistra della carcassa svitando le quattro viti di fissaggio
2) Svitare il silenziatore situato sulla valvola, in corrispondenza del pedale di apertura/chiusura griffe.
3) Pulire con un getto d'aria compressa o, se danneggiato, sostituire facendo riferimento al catalogo parti di ricambio.

Per la pulizia o sostituzione del silenziatore e della valvola a scarico rapido dello stallonatore, fare riferimento alla figura 35 e procedere come ai punti 1 e 3 precedenti.

MAINTENANCE OPERATIONS

• Clean the turntable once a week with diesel fuel so as to prevent the formation of dirt, and grease the clamp sliding guides.

• Carry out the following operations at least once every 30 days:

- Check the oil level in the lubricator tank. If necessary, fill up by unscrewing the reservoir F. Only use ISO VG viscosity ISOHG class oil for compressed air circuit (such as ESSO Febis K32; Mobil Vacouline Oil 1045; KLUBER Airpress 32).(Fig. 29)

- If a regulator filter is installed, check it and periodically discharge any condensation from it.

- Check that a drop of oil is injected into the reservoir F every 3-4 times the pedal U of the bead breaker is pressed down. If not, regulate using the screw D (Fig. 29).

Note:*After the first 20 days of work retighten the jaw tightening screws, those on the turntable sliding elements (fig. 23) and on the assembly and disassembly tool fig. 28*
Note: *In the event of a loss of power, check that the drive belt is tight as follows:*

Before any operation disconnect the electric power supplies.

• Remove the left side body panel of the tyre changer by unscrewing the four fixing screws.

• Tighten the drive belt by means of the special adjusting screw X on the motor support (Fig. 31).

Note:*If it is necessary to adjust the vertical arm locking plate because the tool doesn't lock or it doesn't rise from the rim of 2mm necessary for working, adjust nuts as shown in figure 32.*

If the mounting head is working too far or too close to the rim, in horizontal direction, it is necessary to adjust the locking plate by acting on the nuts shown in figure 33 until 2mm. distance is reached.

Note:*For cleaning or replacing the valve silencers refer to fig. 27 and proceed as follows:*

1) Remove the left side panel of the machine body by unscrewing the four fixing screws.

2) Unscrew the silencer located on the valve, by the jaw opening/closing pedal.

3) Clean by a jet of compressed air or, if damaged, replace by referring to the spare parts catalogue.

For cleaning or replacing the silencer and bead breaker's quick discharge valve refer to figure 35 and and proceed as shown on previous point 1 and 3

ENTRETIEN:

• **Toutes les semaines** nettoyer le plateau tournant avec du mazout pour éviter la formation de saleté et graisser les glissières des mors.

• **Tous les mois** vérifier:

- Le niveau de l'huile dans le réservoir du graisseur. Si nécessaire, ajouter de l'huile en dévissant le reservoir F.
Rajouter en utilisant de l'huile pour installation pneumatiques de classe ISO HG à viscosité ISO VG 32 (par exemple: ESSO Febis K32; Mobil Vacouline Oil 1405; Kluber Airpress 32) Fig. 29

- En présence du filtre régulateur, il est nécessaire de le contrôler et de le vider à intervalles réguliers pour éliminer la condensation.

- S'assurer que toutes les 3 - 4 pressions sur la pédale U, du décolle-talon, une goutte d'huile tombe dans le godet F. Si tel n'est pas le cas, régler la vis D prévue à cet effet (fig. 29).

NOTE : après les 20 premiers jours de fonctionnement, serrer à nouveau les vis de serrage des griffes et des éléments coulissants de la plaque d'auto-centrage (fig. 23) et de l'outil de montage et démontage (fig. 28).

NB. Si la machine a une baisse de puissance, contrôler la tension de la courroie du moteur en effectuant les opérations suivantes:

Avant toute intervention débrancher l'installation électrique et celle pneumatique.

• Enlever le côté gauche du démonte-pneus en dévissant les quatre vis de fixation.

• Tirer la courroie du moteur en agissant sur le tendeur X sur le support du moteur (fig. 31).

NB. Si la plaque de blocage du bras doit être réglée parce que l'outil ne se bloque pas ou il ne se léve de la jante des 2 mm nécessaires pour le travail, il faut régler les écrous indiqués dans la fig. 32.

Si la tête de montage travaille trop loin ou trop près de la jante, dans le sens horizontal, il faut régler la plaque de blocage en agissant sur les écrous indiqués par la fig. 33 jusqu'à obtenir une distance de 2mm.

NOTE: pour le nettoyage ou le remplacement des silencieux des vannes, faire référence à la fig. 27 et procéder comme suit :

- Enlever le côté gauche du bâti en dévissant les quatres vis di fixage

- Dévisser le silencieux présent sur la vanne, à hauteur de la pédale d'ouverture/fermeture des griffes.

- Nettoyer moyennant un jet d'air comprimé ou, si endommagé, remplacer en se réferant au catalogue des pièces de rechange.

Pour le nettoyage ou le remplacement du silencieux et de la vanne à évacuation rapide du décolle-talon, faire référence à la figure 28 et procéder de la façon indiquée par le points 1 - 3 précédents

WARTUNGSARBEITEN:

• Einmal wöchentlich den Zentriertisch mit Dieselöl reinigen, damit sich kein Schmutz bildet, Gleitführungen der Spannklauen einfetten.

• Mindestens einmal pro Monat folgende Operationen ausführen:

- Ölstand im Schmiergefäß überprüfen. Erforderlichenfalls, Gefäß F abschrauben und mit neuem Öl auffüllen, dessen Qualität folgender Daten entspre chen soll: Klasse ISO HG, Viskosität ISO VG 32. Einige Beispiele: ESSO Febis K32; MOBIL Vacouline Oil 1405; KLUBER Airpress 32. (Abb. 29).
- Wenn der Regelfilter vorhanden ist, muss dieser regelmäßig kontrolliert und von eventuellem Kondenswasser befreit werden.
- Überprüfen, ob nach jeweils 3 - 4 Betätigungen des Pedals (U) des Abdrückers ein Tropfen Öl ins Gefäß F fällt. Ist dies nicht der Fall, Schraube D regulieren (Abb. 29).

WICHTIG: Nach den ersten 20 Arbeitstagen muß die Blockierungsschraube der Spannklauen und der Zentriertisch-Gleitführungen (Abb. 23) sowie des Auf- und Abziegwerkzeugs nachgezogen werden (Abb. 28).
WICHTIG*:Falls die Maschine einen Leistungsabfall hat, die Spannung des Motorenriemens überprüfen. Wie folgt vorgehen:*

Vor jedem Eingriff Strom- und Druckluftzufuhr unterbrechen.

- Linke Seitenwand des Reifenmontiergerätes abnehmen; hierzu die 4 Blockierungsschrauben lösen.
- Motorriemen mittels Regler X an der Motorhalterung ziehen (Abb. 31).

WICHTIG*:Falls die Blockierungsplatte des Arms eingestellt werden muß, weil sich Werkzeug oder Kipparm nicht blockieren oder von den nötigen 2mm nicht heben lassen, wie in Abbildung 32 beschrieben vorgehen.*

Solltet das Montierwerkzeug waagrechtsweise zu fern oder zu nah der Felge arbeiten, so es ist nötig die Einstellung der Blockierungsplatte auszuführen, beim Zutun der Mutter, wie in Abb. 33, bis eine Weite von 2 mm erreicht wird.

WICHTIG: Bei der Reinigung oder Auswechselung der Ventilschalldämpfer ist Bezug auf Abb. 27 zu nehmen und folgendermaßen vorzugehen:
1) Linke Seitenwand abnehmen, beim Abschrauben der 4 Klemmschrauben
2) Den am Ventil in der Nähe des Pedals zum Öffnen und Schließen der Spannklaue angebrachten Schalldämpfer abschrauben.
3) Mit einem Luftstoß reinigen, oder, falls beschädigt, auswechseln. Dabei den Ersatzteilkatalog konsultieren.

Bei der Reinigung oder Auswechselung des Schalldämpfers und des Schnellablassventils des Abdrückers Bezug auf Abbildung 35 nehmen und wie Punkt 1-3 oben beschrieben vorgehen.

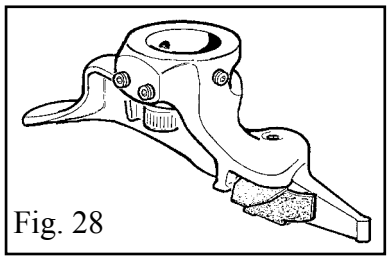


Fig. 28

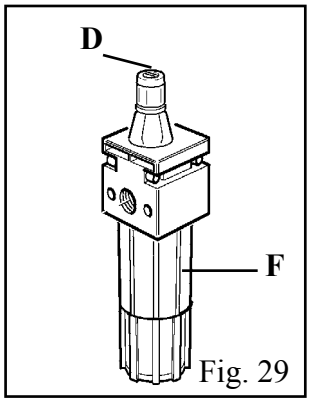


Fig. 29

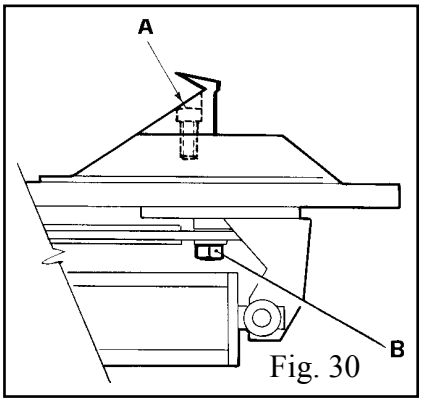


Fig. 30

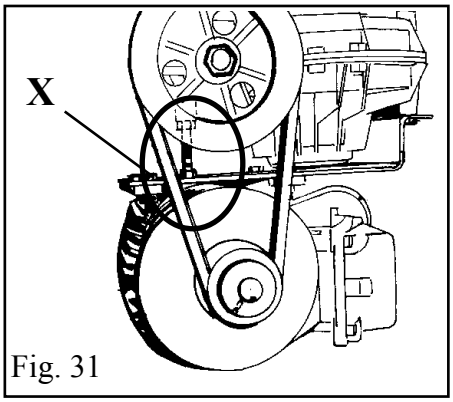


Fig. 31

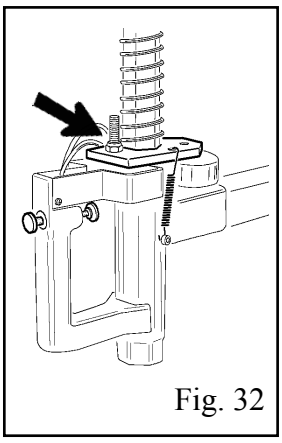


Fig. 32

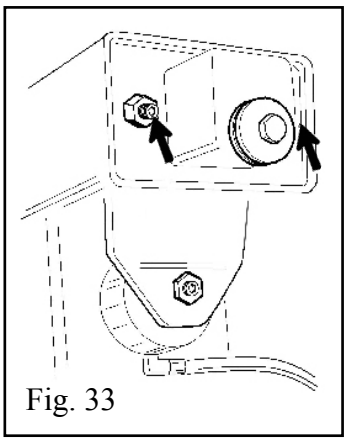


Fig. 33

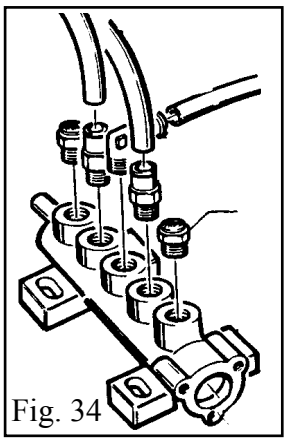


Fig. 34

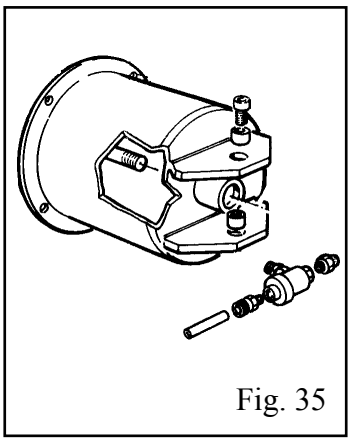


Fig. 35

23.0 TABELLA GUASTI E RIMEDI - TROUBLE-SHOOTING - MAUVAIS FONCTIONNEMENT: CAUSES - REMEDES - TABELLE DER BETRIEBS-STÖRUNGEN UND IHRE BEHEBUNG

Autocentrante gira in un solo senso - *Turntable rotates only in one direction*
Le plateau à centrage tourne seulement dans un sens - *Der Zentriertisch dreht sich nur in einer Richtung*

Invertitore giri rotto	Sostituire invertitore
Reverser broken	*Replace reverser*
Inverseur de tours cassé	Le remplacer
Wendegetriebe defekt	*Wendegetriebe auswechseln*

Autocentrante non gira - *Turntable does not rotate* - Plateau ne tourne pas - *Der Zentriertisch dreht sich nicht*

Cinghia rotta	Sostituire
Invertitore di giri rotto	Sostituire
Problemi al motore	Controllare eventuali fili staccati nella spina, nel motore o nella presa - Sostituire
Belt broken	*Replace*
Reverser broken	*Replace reverser*
Problem with motor	*Check for loose wire in the motor, plug or socket - Replace motor*
Courroie cassée	La remplacer
Inverseur de tours cassé	Le remplacer
Problèmes au moteur	Contrôler les fils dans la fiche, dans le moteur ou dans la prise Remplacer le moteur
Riemen gerissen	*Riemen auswechseln*
Wendegetriebe defekt	*Wendegetriebe auswechseln*
Probleme im Motor	*Überprüfen, ob sich eventuell Drähte im Stecker, im Motor oder in der Steckdose gelöst haben - Motor auswechseln*

Autocentrante si blocca - *Turntable locks* - Plateau se bloque - *Zentriertisch steht während der Reifenmontage oder -demontage still*

Cinghia allentata	Regolare tensione cinghia (Cap. 11 - fig. 24)
Belt loose	*Adjust belt tension (Chap. 11 fig. 24)*
Courroie détendue	Régler la tension de la courroie (chap. 11- fig.24)
Riemen hat sich gelockert	*Riemenspannung einstellen (Kap. 11 - Abb. 24)*

Apertura / chiusura lenta delle griffe - *Clamp slow to open/close* - Ouverture/fermeture lente des mors - *Spannklauen öffnen/schließen sich langsam*

Silenziatore otturato	Pulire o sostituire il silenziatore
Silencer clogged	*Clean or replace silencer*
Silencieux obstrué	Le nettoyer ou le remplacer
Schalldämpfer verstopft	*Schalldämpfer reinigen oder auswechseln*

Autocentrante non blocca il cerchio - *Turntable does not lock the wheel rim correctly* -
Le plateau tournant ne bloque pas bien la jante - *Zentriertisch befestigt die Felgen schlecht*

Griffe usurate	Sostituire griffe
Cilindro/i autocentrante difettoso/i	Sostituire guarnizioni
Clamps worn	*Replace clamps*
Turntable cylinder(s) defective	*Replace cylinder gaskets*
Mors usés	Les remplacer
Vérin/s plateau tournant défectueux	Remplacer les garnitures du/des vérin/s
Spannklauen abgenützt	Spannklauen auswechseln
Zentriertischzylinder defekt	Zylinderdichtungen auswechseln

L'utensile tocca il cerchio durante i lavori - *The tool touches the rim during the tyre removing / mounting operations* -
L'outil touche la jante au cours du démontage/montage - *Das Werkzeug berührt während der Montage/Demontage die Felge*

Piastra bloccaggio non registrata o difettosa	Registrare o sostituire piastra di bloccaggio (Cap. 11 - Fig. 25-26)
Vite bloccaggio autocentrante allentata	Serrare vite
Locking plate incorrectly adjusted or defective	*Adjust or replace locking plate (chap.11 fig.25-26)*
Turntable locking screw loose	*Tighten screw*
Plaque de blocage non réglée ou défectueuse	Régler ou remplacer la plaque (Chap.11 - fig.25-26)
Vis de blocage du plateau tournant desserrée	Serrer la vis
Blockierungsplatte nicht eingestellt oder defekt	Blockierungsplatte einstellen oder auswechseln (Kap. 11 - Abb. 25-26)
Blockierungsschraube des Zentriertisches locker	Schraube anziehen

I pedali si bloccano fuori posizione - *Pedals lock out of working position* -
Les pédales se bloquent hors position - *Pedals werden in der falschen Position blockiert*

Molla ritorno rotta	Sostituire molla
Return spring broken	*Replace spring*
Ressort de retour cassé	Le remplacer
Rücklauffeder defekt	Feder auswechseln

Operazione di stallonatura difficoltosa - *Bead breaking operation difficult* -
Opération de détalonnage difficile - *Schwierigkeiten bei der Reifenabdrückung*

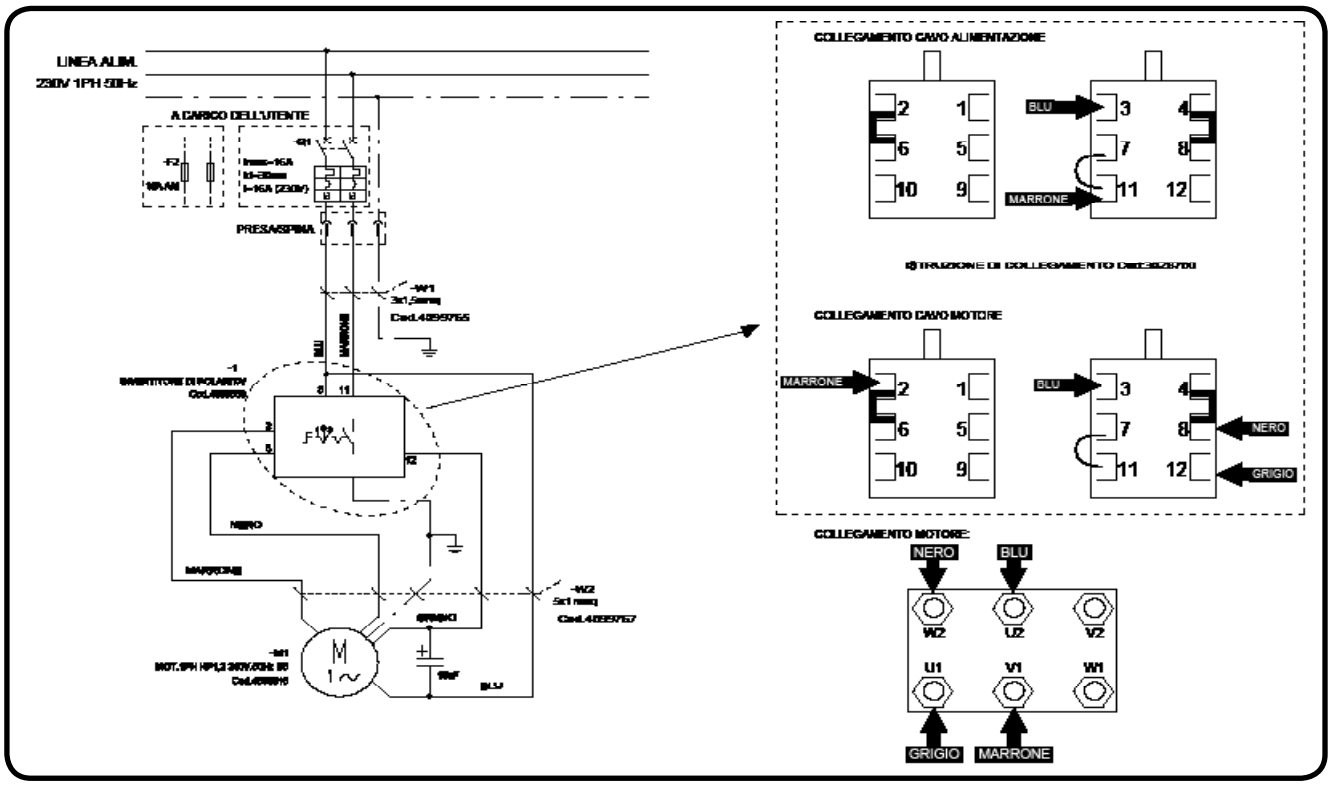
Silenziatore otturato	Pulire silenziatore o sostituirlo (Cap. 11 - fig. 28)
Guarnizioni cilindro stall. rotte	Sostituire guarnizioni
Silencer clogged	*Clean or replace silencer (chap.11 fig. 28)*
Bead breaker cylinder gaskets broken	*Replace gaskets*
Silencieux obstrué	Le nettoyer ou le remplacer (Chap.11 - fig.28)
Garnitures du vérin du détalonneur cassées	Les remplacer
Schalldämpfer verstopft	Schalldämpfer reinigen oder auswechseln (Kap.11 - Abb.28)
Die Zylinderdichtungen des Abdrückblattes sind abgenutzt	Dichtungen auswechseln

24. DATI TECNICI - TECHNICAL DATA - DONNEES TECHNIQUES - TECHNISCHE DATEN

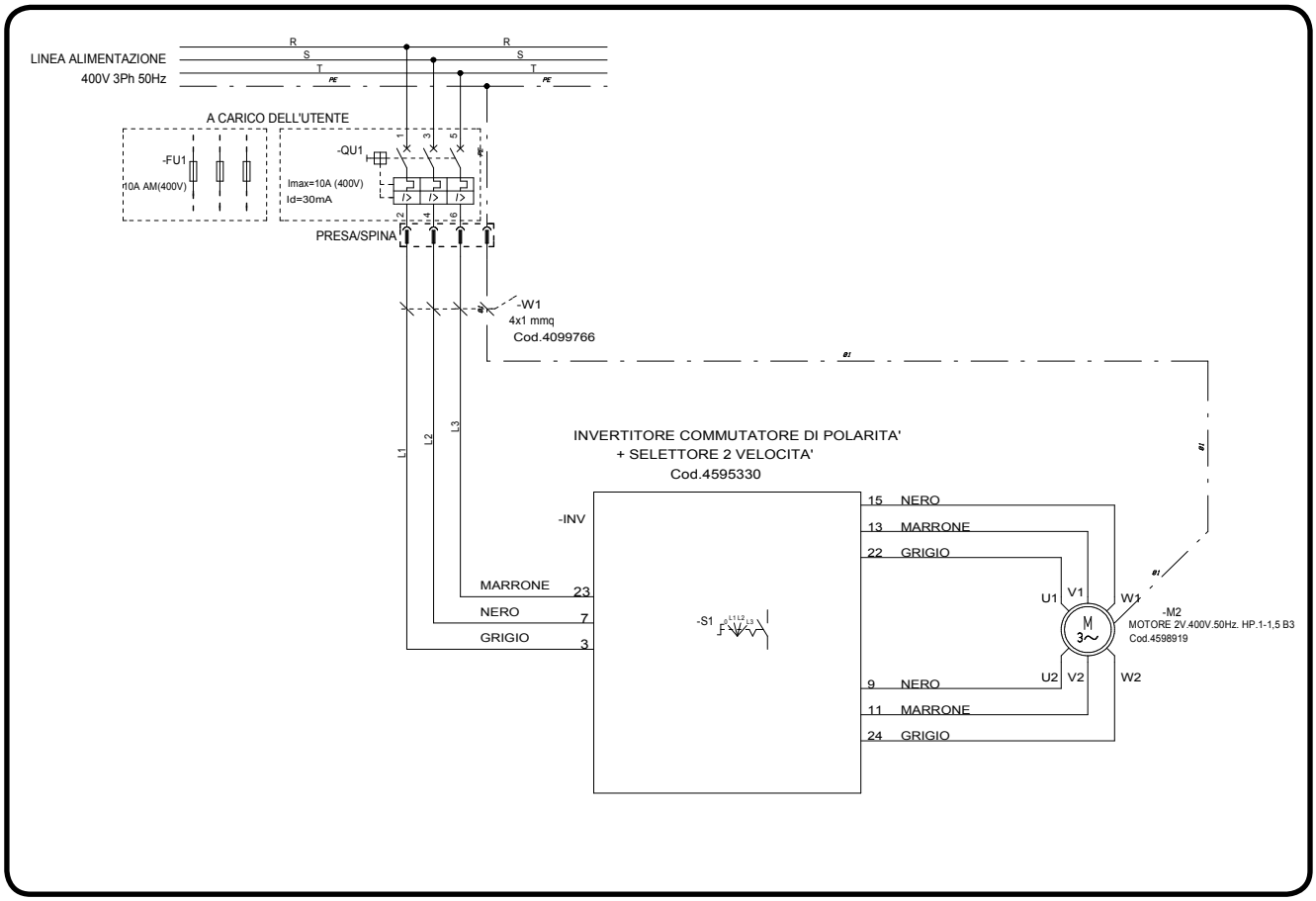
DATI TECNICI STANDARD FEATURES		DONNEES TECHNIQUES TECHNISCHE DATEN
Bloccaggio cerchio dall'esterno	10" - 26"	Dimens. jante blocage externe
External locking rim dimensions		Abmessungen der äußeren Blockierungsfelge
Bloccaggio cerchio dall'interno	12" - 28"	Dimens. jante blocage interne
Internal locking rim dimensions		Abmessungen der inneren Blockierungsfelge
Diametro max. ruota	1120 mm (44")	Diamètre maxi. pneu
Max. tyre diameter		Max. Reifendurchmesser
Larghezza max. ruota	365 mm (15")	Largeur maxi. pneu
Max. tyre width		Max. Reifenbreite
Forza paletta stallonatore a 10 bar	30800 N	Force sur la palette détalloneur (10bar)
Force on bead breaker blade (10 bar)		Kraft auf Abdrückblatt Druck 10 bar
Pressione d'esercizio	10 bar (145 psi)	Pression de service
Working pressure		Betriebsdruck
Limitatore di pressione gonfiaggio	3,5 bar (50 psi)	Limitateur de press. de gonflage maxi.
Inflating pressure limiting device max.		Max. Eingang-Druckbegrenzer
Velocità di rotazione oraria	7 - 14 rpM	Vitesse de rotation en sense horaire
Clockwise Rotating speed		Drehgeschwindigkeit im Uhrzeigersinn
Coppia max mandrino	1200 NM	Couple maxi. mandrin
Max. spindle torque		Maximales Kräftepaar an der Hauptspindel
Dimensioni max. d'ingombro	1940x1900x2070	Dimensions maxi.
Dimensions		Abmessungen (BxBxH)
Peso netto	413 kg	Poids net
Net Weight		Nettogewicht
Livello rumore in condizioni di lavoro	< 70 dB(A)	Niveau de bruit pendant le travail
Noise level in working conditions		Lärmpegel bei Betrieb

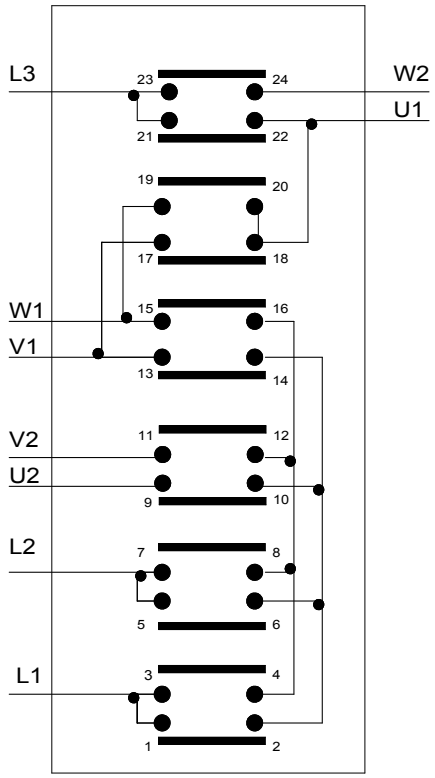
25.0 SCHEMI ELETTRICI E PNEUMATICI - ELECTR. AND PNEUM. DIAGRAMS SCHEMAS ELECTRIQUE ET PNEUMATIQUE SCHALT- UND DRUCKLUFT PLÄNE

230V - 1PH



400V - 3PH - 2 SPEED

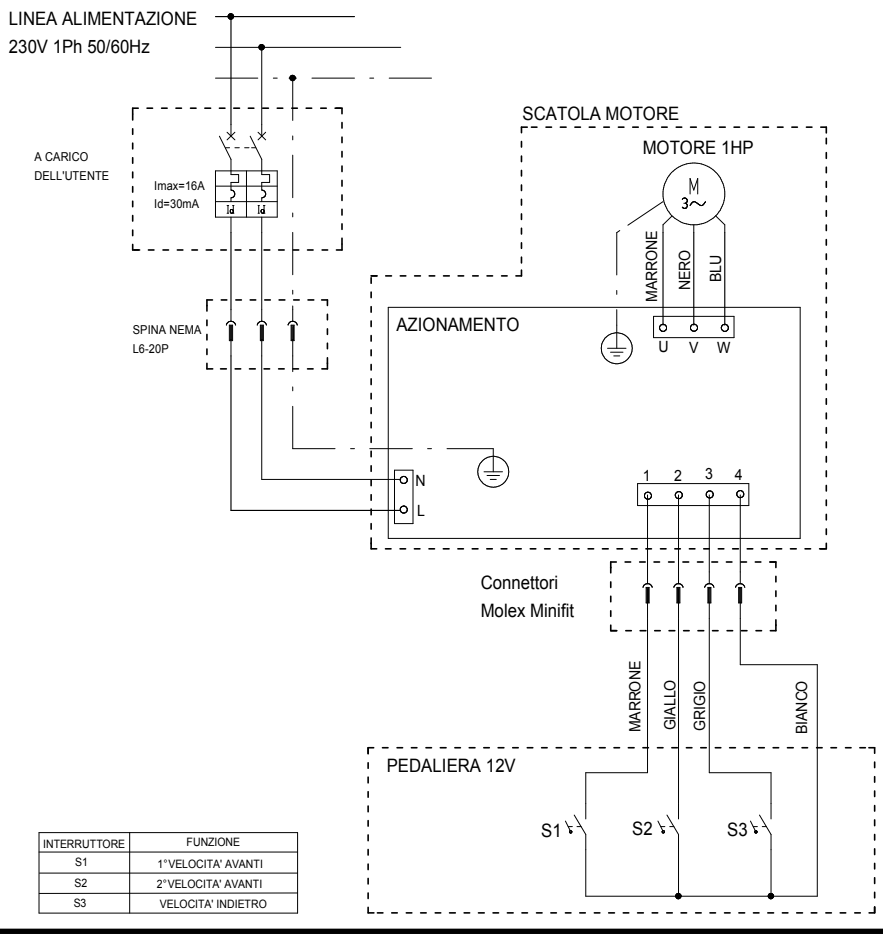




X				6	23	24
	X		X		21	22
X				5	19	20
X					17	18
	X		X	4	15	16
	X		X		13	14
X				3	11	12
X					9	10
X	X			2	7	8
			X		5	6
			X	1	3	4
X	X				1	2
L2	L1	0	R1	CONTATTI	CONTATTI	

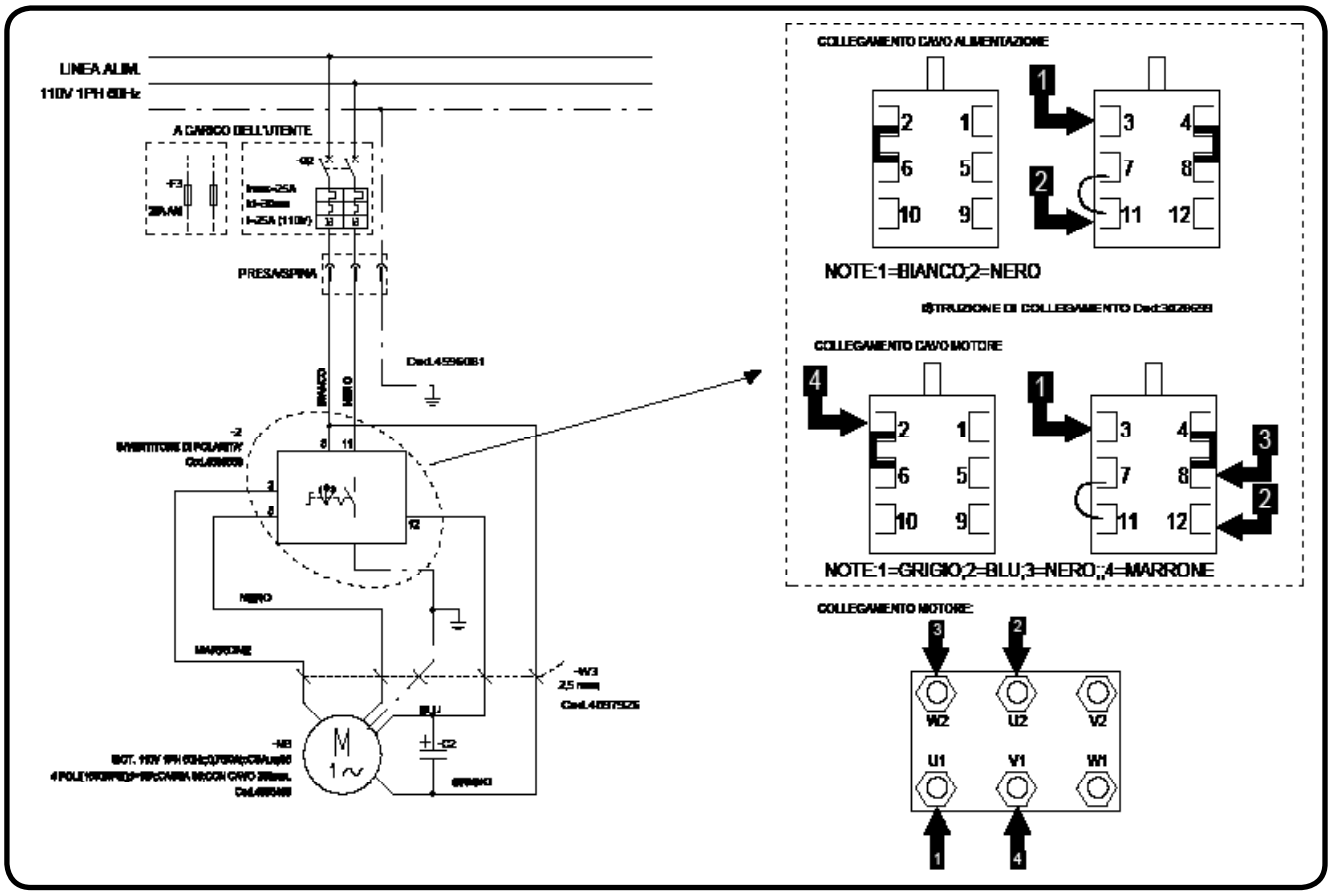
INVERTITORE DI POLARITA'
+ SELETTORE VELOCITA'

230V - 1PH Inverter

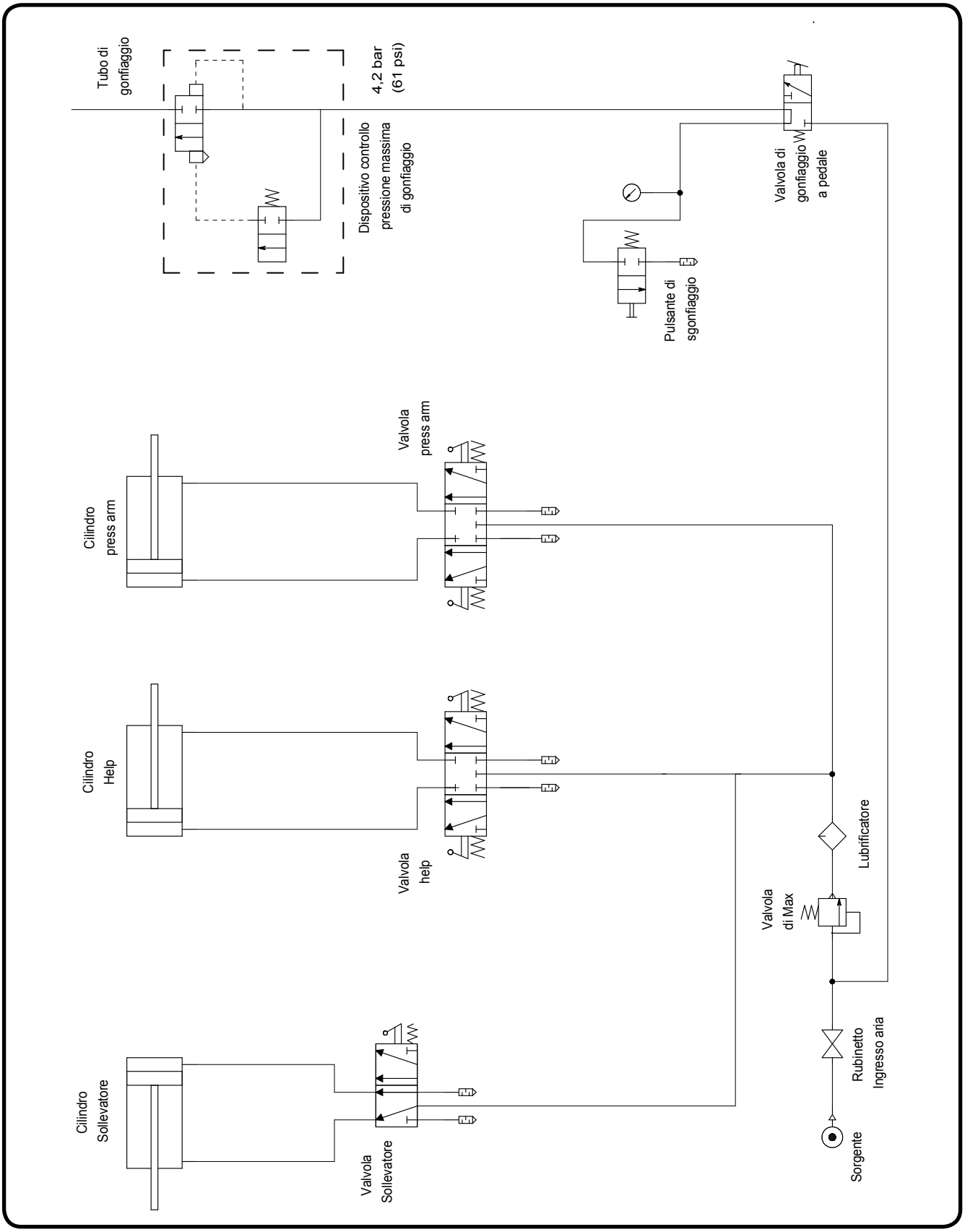


INTERRUTTORE	FUNZIONE
S1	1°VELOCITA' AVANTI
S2	2°VELOCITA' AVANTI
S3	VELOCITA' INDIETRO

110V - 1PH


LINEA ALIM.
110V 1PH 60Hz
A CARICO DELL'UTENTE
PRESA/SPINA
Cod.4559081
BIANCO
NERO
NERO
MARRONE
BLU
COLLEGAMENTO CAVO ALIMENTAZIONE
NOTE:1=BIANCO;2=NERO
COLLEGAMENTO CAVO MOTORE
NOTE:1=GRIGIO;2=BLU;3=NERO;;4=MARRONE
COLLEGAMENTO MOTORE:
W2
U2
V2
U1
V1
W1

SCHEMA PNEUMATICO GT
GT PNEUMATIC SYSTEM DIAGRAM
SCHEMA PNEUMATIQUE GT
GT DRUCKLUFTPLAN



Hofmann Megaplan GmbH · Hauptstraße 59 · A-5302 Henndorf · Austria
Telefon +43-6214-646612 · Fax +43-6214-646622